

VIE AU GRAND AIR



Ruck

MOTTIAT, VAINQUEUR DE BORDEAUX-PARIS

Le 23^e Bordeaux-Paris a été gagné par le Belge Mottiat, qui a couvert les 591 kilomètres du parcours en 19 heures 19 minutes 20 secondes, sur bicyclette Thomann.

Officiers Ministériels

MAISON Rues **ÉCOLES**, 38, Jean-de-Beauvais, 12 et 14, d'angle et de Latran, 1, Cce: 781 m. R. b.: 49.000 f. M. à p.: 500.000 f. Adj. s. r. ench. Ch. n. 27 mai. M^{re} VINGTAIN et COTTENET, n., 25, bd Bne-Nouvelle.

MAISON à Paris, 85, rue du Ranelagh, 261 m. 80. Rev. 19.415 fr. 30. M. à p. 200.000 f. Adj. Ch. not., 10 juin. S'adr. M^{re} HOCQUET, not., 5, quai Voltaire.

MAISON R. SINGER, n° 27 bis (16^e). Cont.: de Rapport 460 m. 54. R. b. 27.700 fr. M. à p.: 330.000 francs. A adj. s. r. ench. Ch. not. Paris, 27 mai. S'adr. M^{re} AMY, not., 105, rue de la Pompe.

MAISON à Paris, 13, 187 m. Rev. br. 12.428 fr. M. à p. 100.000 fr. Maison à Perret, r. Carnot, 58; 380 m. R. b. 10.125 f. **LEVALLOIS**-M. à p. 100.000 f. Adj. r. ench. Ch. n. 3 juin. M^{re} PHILIPPOT, CHAVANB et G. DELAPALME, 11, r. Montalivet.

MAISON RANELAGH, 101, maison de rapport. Rev. du 1^{er} 160.000 fr. Prêt Crédit Fonc. Adj. s. r. ench. Ch. not., Paris, 3 juin. M^{re} MACIET, not., 60, bd Sébastopol.

MAISON R. BAILLEUL, 5 Cce 376 m. Rev. br. 23.300. M. à p. 230.000 f. R. VAUVILLIERS, 25. Rev. br. 9.000 fr. M. à p. 90.000 f. Adj. r. ench. Ch. not., 10 juin. M^{re} A. MOREL D'ARLEUX, not., 5, r. du Renard.

VILLE DE PARIS A adj. sur r. ench. Ch. not., Paris, le 10 juin 1913.

5 TERRAINS Rue de L'ÉCHIQUET faubourg Saint-Denis et boulevard de Strasbourg. Surfaces: 219 m., 211 m., 207 m. M. à p. 850 fr. le m. Angle faub. Saint-Denis, 227 m. — 1.000 fr. le m. Angle boul. de Strasbourg, 221 m. — 1.100 fr. le m. S'ad. aux not. M^{re} MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides et DELORME, r. Auber, 11, dép. de l'ench.

MAISON de rapport R. ST-HONORÉ Rev. b. 12.000 f. à Paris, 154 M. à p. 120.000 f. Adj. sur r. ench. Ch. des not., Paris, le 10 juin 1913. S'ad. M^{re} COTTIN, not., 6, r. Royale, Paris, dép. ench., et M^{re} LOYSEAU, not., 23 bis, bd Strasbourg à Boulogne-s.-S.

DOMAINE d'Ecorcheboeuf, Commune d'Anneville-sur-Seine, à 12 kilom. de Dieppe (ligne de Rouen à Dieppe), comprenant: château, 3 fermes et 4 maisons. Cce 224 hect. 53. M. à p. 350.000 fr. A adj. sur r. ench. Ch. not., Paris, 17 juin, 1 h. S'ad. M^{re} DURANT DES AULNOIS, not., 15, r. Tronchet, Paris.

MAISON à Paris, 45, r. de Clichy. Cce 829 m. env. Rev. net: 25.480 f. M. à p. 320.000 f. Adj. Ch. not., 3 juin. S'adr. M^{re} HOUDART, not., 69, boul. Haussmann.

MAISON à Paris, 18^e angle rue Etex. Cce 272 mètres. Rev. br. 21.645 fr. M. à p. 200.000 fr. Adj. s. r. ench., Ch. not., 10 juin. M^{re} LEGAY, not., 93, r. Saint-Lazare.

PIERRE LAFITTE ET Cie

Général COMTÉ DE MONTS

La
CAPTIVITÉ
de
NAPOLÉON III
en Allemagne

Le volume, 5 francs

EN VENTE PARTOUT

PONTRESINA

1803 mètres au-dessus du niveau de la mer
Station d'altitude d'hiver et d'été et place de sports de premier rang



Point de départ pour toute la chaîne de la Bernina
:: Promenades en forêt très étendues ::

Hôtels de premier ordre avec tout le confort moderne: Grand Hôtel Kronenhof et Bellavista 300 lits. — Hôtel Languard 80 lits. — Palace Hôtel 120 lits. — Park Hôtel et Weisses Kreuz 180 lits. — Hôtel Pontresina 200 lits. — Hôtel Roseg 225 lits. — Hôtel Saratz 140 lits. — Schloss-Hôtel Enderlin 200 lits.

Hôtels de second ordre: Hôtel Steinbock 30 lits.

Les Hôtels envoient des prospectus sur demande.

N'entreprenez pas une grande randonnée, un voyage de longue durée sans essayer l'AUTOCYCLETTE ou la BICYCLETTE

CLÉMENT

primées dans tous les CONCOURS SÉRIEUX, sans rivaux au monde. Catalogue franco sur demande.

Cycles et Autocyclettes Clément, 60, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais.

L'INTERMÉDIAIRE

17, Rue Monsigny, Paris.

**CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES**

de toutes Marques.

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques.

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

sans aucune majoration.

CATALOGUE FRANCO.

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES

DUPONT

10, rue
Hautefeuille
PARIS (VI^e)

Télep. 818-67
Catalogue franco



VIENT DE PARAÎTRE

Dans la Collection Illustrée

Sports - Bibliothèque

**Athlétisme et
Gymnastique Suédoise**

Le volume broché: 6 francs

EN VENTE PARTOUT

La Vie au Grand Air

N° 766 24 Mai 1913

ABONNEMENTS :

France.. .. 24 francs.

Etranger.. .. 28 —

Changement d'adresse : 0 fr. 75.

Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & C^e, ÉDITEURS

90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68

Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

Liste des primes envoyée franco sur demande.



(Cliché Perraudin.)

LE SUISSE BIDER A TRAVERSÉ LES ALPES BERNOISES

L'aviateur suisse Oskar Bider, qui, pour ses débuts, avait réussi la traversée des Pyrénées dans la plus grande largeur et s'était rendu de Pau à Madrid, vient d'accomplir un nouvel exploit. Son dernier raid prouve qu'il s'est spécialisé dans les voyages par dessus les montagnes. Il a traversé une partie des Alpes Bernoises volant, bien entendu sans escale, — car il n'y a pas le moindre terrain d'atterrissage dans ces régions, — de Berne à Sion. Il effectua 80 kil. au-dessus des glaciers et des pics inhospitaliers, à 3. 200 mètres d'altitude. (Monoplan Blériot, moteur Gnôme.)

UN AVIATEUR RUSSE CHEZ LES JAUNES



KOUZMINSKY AU CAMBODGE

Le résident supérieur de France, M. Outrey, félicite l'aviateur Kouzminsky que le roi du Cambodge décore pour ses merveilleuses envolées.

L'AVIATEUR KOUZMINSKY

L'aviateur russe Kouzminsky, pilote de l'Aé. C. F., vient de rentrer à Paris, après une tournée sensationnelle dans les contrées les plus lointaines.

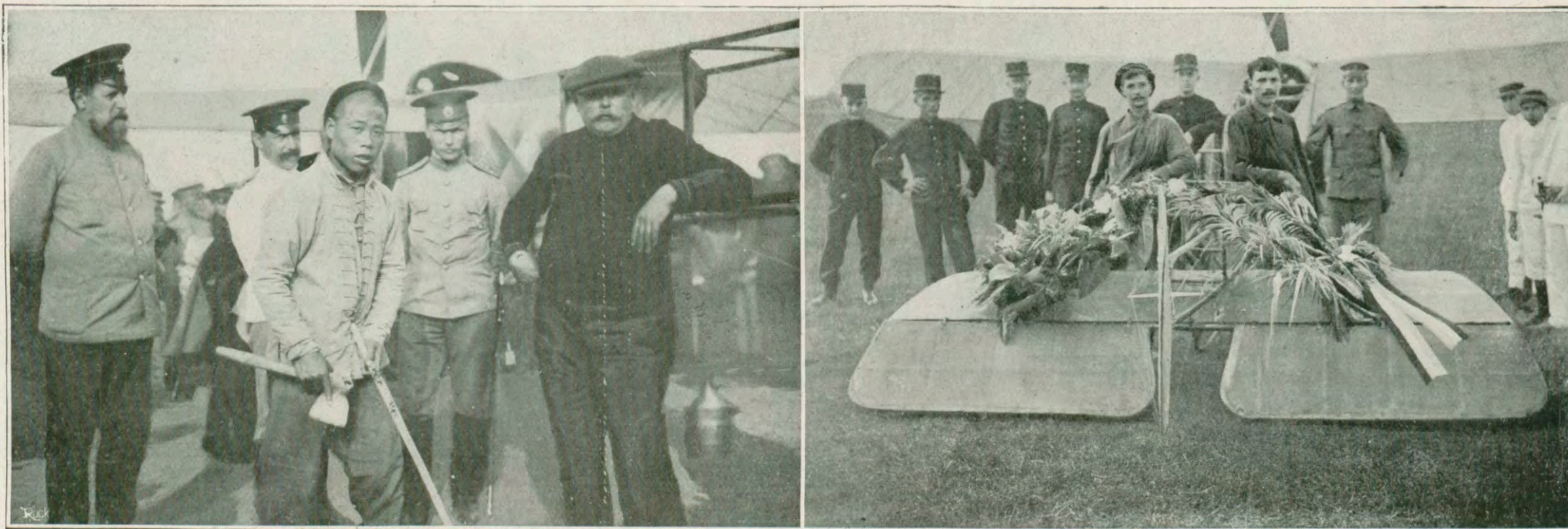
L'APPAREIL EN VOL

Kouzminsky, parti de Saint-Petersbourg, alla voler en Sibérie, en Chine, à Hong-Kong, à Macao, au Tonkin, au Cambodge, au Siam, à Java, Sumatra, etc.



UN DÉPART DIFFICILE A HONG-KONG

Ce cliché montre un départ à Hong-Kong. Là, comme dans la plupart des contrées où Kouzminsky alla voler, les difficultés étaient pour ainsi dire insurmontables. Ce n'est qu'à son habileté que ce très brillant pilote russe dut de ne pas briser son appareil. (Monoplan Blériot, moteur Gnôme, hélice Chauvière).



UNE REPARATION A HURBAN

En cours de route, le gouvernail du monoplan avait été abîmé en chemin de fer. L'aviateur Kouzminsky dut recourir aux services d'un menuisier chinois pour effectuer cette réparation... avec une hache !

L'ENTHOUSIASME A BATAVIA (JAVA)

Partout l'aviateur russe reçut un accueil enthousiaste. Ce cliché montre quelques gerbes de fleurs adressées au pilote; l'une d'elles portait cette inscription : « Que Dieu soit toujours avec toi, aviateur courageux ! ».



MOTTIAT

Vainqueur de la vingt-troisième course cycliste Bordeaux-Paris.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE

Nous avons annoncé que du 1^{er} juin au 1^{er} octobre, le premier numéro de chaque mois de la *Vie au Grand Air* serait un numéro de 32 pages, sous une couverture en deux couleurs. L'actualité n'y sera nullement négligée, mais une très large place sera consacrée à une grande idée sportive ou à un événement important du mois.

Avant d'aborder certains sports, il nous a semblé logique de réserver notre prochain numéro double, qui paraîtra le 7 juin, à l'Entraînement dans tous les sports. Pour prouver qu'il constituera la plus merveilleuse encyclopédie qui ait jamais été publiée, il nous suffira de donner le nom de quelques-unes des célébrités sportives, et des compétences notoires qui y collaboreront :

Le docteur Rosenthal, le docteur Aumont, le lieutenant-colonel Boblet, directeur de Joinville, le lieutenant Rochet, le professeur Racine, René Riondet, Georges Le Roy et Jacques Mortane ; Parmi les champions : Roland Garros, Georges Boillot, Lucien Petit-Breton, Jean Bouin, Pierre Failliot, Willie Lewis, Mérignac, Burgess, Michel Pantall, André Theuriot, Max Decugis, Robert, etc.

Tous indiqueront les moyens d'entraînement qui conviennent selon les tempéraments et les caractères de chacun. Venant de semblables personnalités, ces conseils ne pourront être suivis qu'avec le plus grand profit.

Au point de vue illustrations, nous aurons le plaisir de publier des documents entièrement inédits, notamment comme chronophotographies, photographies composites et films cinématographiques.

Ce numéro ne sera vendu qu'un franc et il n'est pas douteux, étant donné l'intérêt capital qu'il présentera, que son succès dépassera encore celui du numéro double que nous avons consacré à la Culture Physique et qui fut épuisé en quelques jours.

NOTRE HORS-TEXTE

Les nouvelles améliorations que nous avons apportées à la *Vie au Grand Air* depuis le 1^{er} mai comportent : la couverture sur papier extra-fort, deux hors-texte par mois et deux pages supplémentaires de papier couché, tous les quinze jours.

Dans ce numéro, nous publions un hors-texte. Nous l'avons consacré au Belge Mottiat, qui vient de remporter si brillamment la terrible course Bordeaux-Paris, se révélant ainsi au grand public, pour lequel il n'était jusqu'ici qu'un comparse courageux. Ce document sera d'autant plus apprécié, nous l'espérons, que les traits de Mottiat sont peu connus, car, à l'arrivée de Bordeaux-Paris, ils étaient recouverts d'une épaisse couche de boue et de poussière qui le rendait méconnaissable.

La Vie au Grand Air.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Quelques athlètes complets

Un lecteur de province m'écrit :

« Qu'est-ce qu'on nous raconte en ce moment avec ce concours de l'athlète complet ? En voilà une histoire ! Je viens de lire les chiffres des cotes du lieutenant Hébert. Qu'est-ce qui m'a fichu une bande de mal-bâtis comme cela ? Ils se disent athlètes ! C'est complet ma parole ! Nous avons vu autre chose que cela, et sans nous déranger encore ! »

Tenez, il suffit d'ouvrir le moindre récit d'Histoire de France, dans Alexandre Dum's père. Prenez la Dame de Montsoreau, par exemple. Bussy d'Amboise sautait 24 pieds, avec ses bottes, son manteau et son épée, sans faire d'histoire ; or, 24 pieds, cela fait 8 mètres, et les fiches d'Hébert ne vont que jusqu'à 7 m. 60 ! Et quand Bussy sautait à cette distance il avait d'abord fait huit lieues à cheval en une heure. Voilà un homme, qui mérite le nom d'athlète complet ! Mais les nôtres ! Ah misère !

Et Porthos, qui nageait avec un domestique dans chaque bras ? Et Athos qui reste cinq minutes en plongée, le jour ou plutôt la nuit, où il poignarde le fils de Milady ? Savez-vous ce qu'il prévoit comme plongée, votre Hébert ? Il prévoit 2 m. 40 s., et il donne 15 points pour cela ! Comme on a un point par 10 secondes, Athos, dans une seule épreuve aurait eu 30 points ! Et Porthos était bien plus fort que lui ! Il jette ses adversaires à 10 mètres. C'est autre chose que le poids de 7 kilos ! Et c'est comme votre grimper à la corde lisse ! Ah ! là ! là ! En voilà une blague ! Vous n'avez donc pas lu les Misérables ? Jean Valjean montait sans corde, lui, en se calant dans le coin d'un mur, avec les pieds, les mains et les genoux ! Et il emporte encore par surcroît une corde dans ses dents ! Et il avait cinquante ans à cette époque ! Vous n'allez tout de même pas traiter Victor Hugo de blagueur ! Un homme qui est au Panthéon, qui a une avenue, une place et trois statues, dont une en « costaud », par Roisin, au Palais-Royal.

Et la course à pied ! Quand d'Artagnan à pied, en bottes, avec son épée, son feutre de mousquetaire rattrape Fouquet qui est à cheval ? Qu'est-ce que cela lui aurait valu comme points dans le 1500 ?

Le tout d'ailleurs sans chichis, sans épate, en costume de ville, sans entraînement, sans collège d'athlètes, sans réclame dans les journaux.

Alors, répondez ! »

Alors c'est vrai, nous sommes encore loin de tout cela. Et comme jamais l'histoire ne vaudra la poésie, même celle en prose !

WHIPPER.

CYCLISME

Bordeaux-Paris

Derrière l'avalanche.

RAcontez-nous Bordeaux-Paris, puisque vous l'avez vu, de Bordeaux à Paris.

Eh ! mais, c'est précisément la raison qui fait que je l'ai, en un sens, mal vu ; la raison, passée en proverbe, pour laquelle l'arbre cache la forêt au bûcheron et pour laquelle aussi le héros de Stendhal, Fabrice, n'avait rien vu à la bataille de Waterloo qui faillit lui coûter la vie. Pour voir Bordeaux-Paris, qui se déroule sur 590 kilomètres, pas simultanément, je le veux bien, mais souvent, sur bien des kilomètres à la fois, en vérité, il faudrait avoir le don d'ubiquité, au moins les yeux d'Argus.



ÉMILE GEORGET
LE VAINQUEUR DE 1912

Et encore, et surtout, ce n'est pas quand on vient de rouler 20 heures, sans arrêt, quand on a la tête toute sonore encore du ronronnement furieux des moteurs, les yeux et l'esprit peuplés de cent images échevelées, à la poursuite les unes des autres, qu'on saurait, je ne dis pas, même commenter froidement, mais évoquer exactement la grande bataille qui, commencée à 8 heures, aux Quatre-Pavillons, parmi des rafales de pluie, allait s'achever 19 heures plus tard, à Auteuil, sous un soleil de feu, parmi des rafales de bravos.

Et qui ne saura, depuis beaux jours, quand ce papier paraîtra, qui ne sait déjà, tous les détails de ce 23^e Bordeaux-Paris ? Qu'ils étaient plus d'une cinquantaine inscrits, comprenant toutes les plus fameuses pédales de France et de l'étranger, parlons mieux, de Belgique, cette incomparable pépinière de routiers ; et qu'il y eut presque autant de partants ; qu'après la traditionnelle procession du Café du Commerce, aux Quatre-Pavillons surnommés, un des fondateurs de l'épreuve et doyens du cyclisme, Maurice Martin, donnait le vol à l'essaim formidable, qui s'enfonçait dans l'ombre et dans la pluie ; qu'à Libourne, traversé en trombe, tous les grands cracks, les Petit-Breton, Garrigou, Trousselier, Georget, Vanhouwaert, Vandenberghe, Faber, Mottiat et tant d'autres, sont ensemble ; qu'à Angoulême, ils sont encore presque tous là ; et à Ruffec aussi ; qu'à Châtelleraut, le peloton est moins dense ; et moins, à Sainte-Maure, où commence la seconde course dans la course, la course avec entraîneurs ; que tout de

suite l'égrènement s'accroît ; qu'éccœuré par les accidents, Emile Georget, gagnant de 1912, un des trois ou quatre grands favoris, abandonne ; que le long de la Loire, divinement belle sous son voile de brouillard matinal, le peloton, imposant encore des premiers, des Faber, Masselis, Lapize, etc., tantôt massés, tantôt séparés, déroule sa théorie multicolore ; qu'à partir de Blois, les défections vont se multiplier ; qu'après Orléans, dans les monotones plaines de Beauce, balayées par le vent, le lot de tête, bien réduit, ne comprend plus que trois hommes, Mottiat, Vanhouwaert, Vandenberghe ; et qu'enfin, à la suite d'incidents divers, sans qu'il y ait un lâchage proprement dit, à partir, ou mieux au-dessus de Dourdan, en ce pays, aussi rude que joli, qui s'appelle la vallée de Chevreuse, et jusqu'à Paris, le petit Mottiat reste seul et seul fait son entrée au vélodrome d'Auteuil, suivi, à un léger intervalle, de Vanhouwaert, Belge aussi, suivi lui-même de Vandenberghe, autre représentant de ce vaillant petit peuple, dont l'ardeur est récompensée par une triple victoire.

Et maintenant que me voilà en règle avec les faits, les plus grands faits historiques, qu'il fallait tout de même enregistrer, mes impressions ? Ici, mon embarras s'accroît : elle sont trop, et si diverses, et si vivaces, et si mêlées pour les aligner successivement qu'il faut leur faire subir un travail de triage, qui fausse leur beau désordre : je revois pourtant, plus nettement, je reverrai toujours ce départ théâtral de Bordeaux, parmi cette foule massée sur les marches des monuments, envahissant la chaussée, acclamant les héros, nullement refroidie par l'eau qui tombait d'un ciel bas, implacablement gris ; après, la chevauchée fantastique d'ombres — ombres lumineuses, blanches, rouges, vertes, sous le feu aveuglant des phares, parmi l'obscurité bougeante des frondaisons rivales ; et les chutes, les cris, les crevaisons, et les fuites éperdues et les poursuites enragées ; et, dans la solitude des campagnes traversées, les paysans ça et là, apparus comme des spectres qui regardaient passer le flot, lançaient leur bravo dans la nuit ; et les contrôles pris d'assaut par une armée de diables vociférant et gesticulant ; et l'égrènement impitoyable des éclopés, les retours héroïques, et le peloton, si nombreux du début, qui va se réduisant, se réduisant jusqu'à la fin, qui ne sera plus qu'un solo ; et la grelottante fraîcheur du petit jour se levant sur les vallées saturées d'eau et le soleil peu à peu vainqueur du froid et de la pluie, et des fantômes nocturnes ; et l'innombrable diversité des sites, des décors et des routes ; la magnifique Gascogne et le grand Poitou admirés à l'aller, et la Garonne et la Dordogne, et ce jardin de la Touraine (mais toute cette France est un jardin) et la Loire, puis, contraste, l'ingrate plaine de Beauce, non sans charme à qui la pénètre, aujourd'hui on effleure seulement, et les riants environs de Paris. Que de Bordeaux-Paris, dans ce Bordeaux-Paris, que de courses dans cette Course, qui se dispute sans et avec entraîneurs, qui commence la nuit sur la route et se termine et parfois se décide au grand soleil, sur le ciment, à l'emballage !

Cette diversité infinie, où tous les contrastes s'achèvent en harmonie totale, voilà le charme de Bordeaux-Paris, si « spectaculaire » comme disent les Yankees, et sa raison d'être et sa force ; ce qui en fait l'épreuve de fond type, le critérium de l'endurance. Car notez-le : seul y triomphe le stayer de race (ce qui ne signifie pas qu'il doive être dépourvu de vitesse, oh non ! l'homme de toute résistance. Ce brusque déchet des dernières heures qui se répète et nous étonne chaque année, ces abandons apparemment inexplicables, de champions invincibles jusqu'à 400, 500 kilomètres ; tout cela n'est point un accident, mais le résultat visé de l'épreuve et signifie que Bordeaux-Paris a trouvé le point faible, parlons mieux, la limite de ces routiers, au-dessus desquels seul demeure le champion.

Et maintenant, pourquoi faut-il que l'accident stupide, l'imbécile hasard — crevaison, chute, bonheur d'une reprise, qualité d'un entraîneur — semble invinciblement associé à son sort, mêle un doute à notre joie d'acclamer le vainqueur ? Que nous en soyons réduits à nous demander si Vanhouwaert avait été mieux servi par ses entraîneurs, ou n'avait été contraint — sans que la fatigue y fut pour rien — de mettre pied à terre quelques secondes ; si la chaîne de Vandenberghe n'avait pas sauté, que serait-il, ou mieux, qui serait arrivé ? Certes le gagnant méritait bien de gagner. Mais d'autres ne le méritaient-ils pas autant ? Quelle énigme, en vérité, pour le sportsman !

PAUL HAMELLE.

Poignée de nouvelles.

— C'est une bronchite qui a empêché Gauthy, le vainqueur du Tour de Belgique, de se mettre en ligne parmi les concurrents de Bordeaux-Paris.

AVIATION

L'anatomie de l'aéroplane

Un problème compliqué : la voilure.

Nous allons aborder aujourd'hui le point capital de l'aéroplane : la voilure

Bien entendu, étant donné le cadre restreint de ces articles, nous ne pouvons en pousser l'étude à fond, car des pages ne nous suffiraient point : il nous faudrait des volumes.

De plus, les théories sont assez contradictoires, et sans les travaux lumineux de M. Eiffel, on en serait encore à l'obscurité presque complète.

Pour cette fois, nous examinerons donc seulement les formes extérieures et la disposition des plans porteurs.

Tout d'abord, nous poserons, pour expliquer que la largeur, c'est-à-dire l'envergure, l'emporte toujours sur la profondeur des plans, que des expériences de laboratoire ont démontré péremptoire-

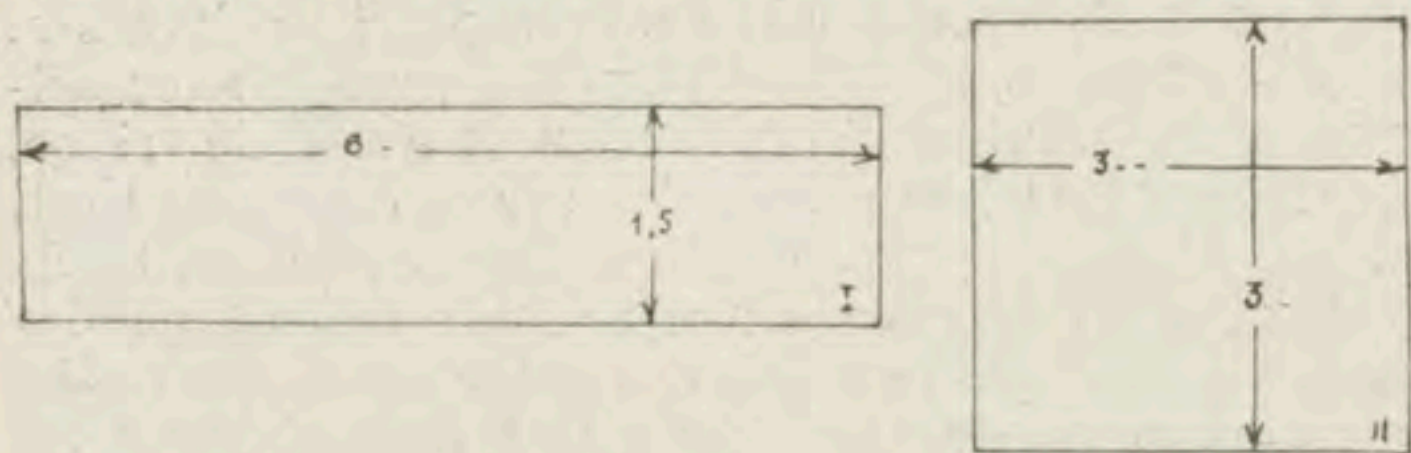


FIG. 1. — Plans rectangulaire et carré.

ment que de deux plans de même surface (fig. 1, I et II) l'un carré et l'autre rectangulaire, le second l'emporte en rendement sur le premier. Dans la pratique, le rapport entre les deux dimensions, envergure et profondeur, varie de 4 à 10, et ne descend que très exceptionnellement au-dessous de 4. Les faibles rapports sont naturellement l'apanage des monoplans, dont l'envergure doit être limitée par des considérations de robustesse ; tandis que les biplans, dont la cellule forme une véritable poutre armée, peuvent adopter les rapports plus élevés.

Nous savons donc le pourquoi de la forme générale allongée, dans le sens latéral, des voilures ; il nous faut à présent examiner les formes particulières données à certaines (fig. 2).

La forme I, commune aux premiers appareils, n'a point besoin de commentaires : elle résulte des considérations précédentes. La forme II (Antoinette) fut dictée par des nécessités de construction : l'aile décroissait d'épaisseur et de profondeur de l'épaule à l'extrémité pour la bonne répartition des efforts. La forme III fut dictée par des considérations de même nature. Avec les trois dernières, il en est autrement.

L'aile IV (Blériot), calquée sur celle du pigeon, augmente le bord d'attaque, mais elle augmente les pertes marginales, les filets d'air comprimés sous l'aile tendant à s'échapper dans la direction de R, résultante des déviations latérales et longitudinales. Tout au contraire, l'aile V (Morane) diminue son bord d'attaque, mais utilise les filets d'air au maximum, la surface étant prolongée dans la direction de R. Et l'aile VI (Etrich) accuse cette disposition, avec ce correctif que les prolongements extrêmes des plans sont flexibles, et doivent ainsi concourir à l'équilibre dans les deux sens.

Quelle est la meilleure forme ? Il est assez difficile de se prononcer, et nous devons nous en rapporter aux essais de laboratoire, car toutes ces formes

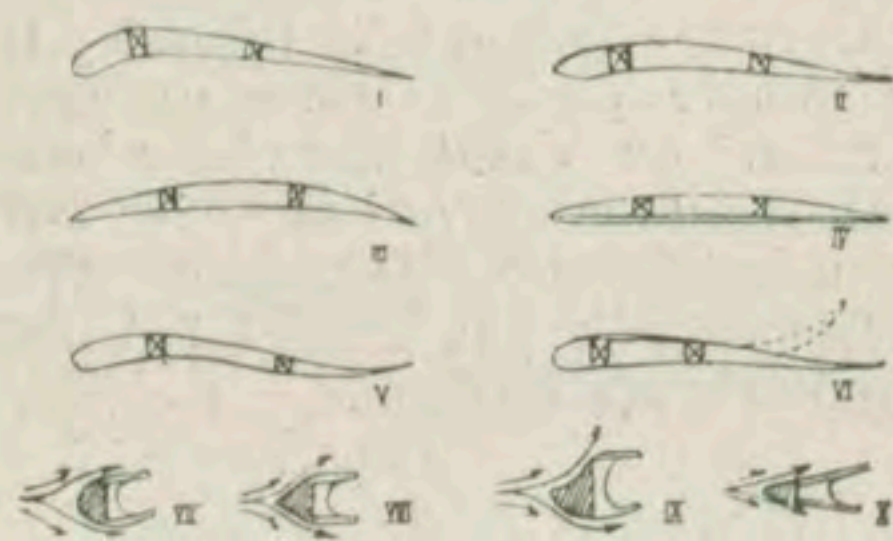


FIG. 3. — Sections des voilures.

volent, et volent très bien. Toutefois, il nous paraît que la vérité appartient aux voilures à extrémité flexibles. On ne se risque plus aujourd'hui à accuser l'aile flexible d'être cause de perturbation d'équilibre : l'exemple de l'oiseau est un argument décisif, mais il ne conviendrait pas d'aller

d'un extrême à l'autre et d'étudier une aile entièrement souple : ce serait courir à un échec certain. Comme toujours, le succès est dans le juste milieu, qu'il est bien malaisé de réaliser.

La valeur d'une voilure ne dépend pas seulement de sa forme en plan, elle est encore fonction de sa section, de coupe (fig. 3).

Là encore, les constructeurs ne sont pas fixés, et chacun d'eux s'en tient à un type préféré, pour des raisons qui lui sont personnelles et qu'il juge excellentes.

Au début, on ignorait les conditions dans lesquelles travaille une voilure, mais l'expérience a parlé, et l'on sait désormais que la dépression dorsale est à considérer autant que la pression inférieure.

(A suivre.)

HENRI MIRGUET.

Poignée de nouvelles.

— A 500 mètres d'altitude Miss Brown conclut un mariage avec M. Brookins. Deux ans après divorce, ce dernier s'apercevant que sa femme n'avait aimé que son prestige d'aviateur et qu'elle avait pris cette décision matrimoniale alors qu'elle était dans les nuages.

BOXE

Stuber est imprudent

Il se fait battre par Pat O'Keefe.

LA semaine dernière, nous avons éprouvé une grande déception : Stuber qui, depuis le commencement de la saison avait joué avec tous les adversaires qui lui étaient opposés, vient de subir un échec, de la part, il est vrai, d'un homme qui, malgré son âge, est toujours un champion prodigieusement adroit : Pat O'Keefe. Cet Irlandais nous rappelle toute l'histoire de la boxe en France. C'est lui qui, il y a sept ans au Casino de Paris, nous initia avec Peter Brown, Geo West et consorts, aux mystères du noble art. Il se retira quelque temps, puis revint à la boxe toujours aussi ardent, toujours aussi scientifique. Il le prouva l'autre soir à Stuber, mais il convient de dire qu'entre autres grands succès notables, Pat O'Keefe avait battu récemment Frank Mantell qui fit match nul avec Jeff Smith que nous avons vu triompher aisément de Hogan. C'est dire la classe actuelle de l'Irlandais et cette constatation doit empêcher Stuber de perdre confiance.

Certes, le Français boxa très mal, mais il faut s'entendre : il fit un premier round plein de brio. Sa victoire, à ce moment, semblait probable. Il menait la vie très dure à son adversaire et réussissait notamment un uppercut de toute beauté. Pat O'Keefe restait sur la défensive et employait même à un moment une pratique indigne de lui : il immobilisait le bras gauche de Stuber qui d'ailleurs se servait avec efficacité de son droit. La première reprise était donc tout à l'avantage du Français qui cependant avait reçu quelques coups précis.

Second round ! Le dernier ! Stuber continue à rentrer avec une énergie, à se dépenser avec une furia bien imprudente. Ce sont là procédés possibles lorsqu'on a son adversaire à sa merci, ce qui n'était pas le cas. Soudain, après un échange où il dut encaisser un coup dur, Stuber restait debout, les bras pendants, devant Pat O'Keefe. Il donnait alors l'impression d'un homme dont l'antagoniste frappe sans force et qui veut se moquer de lui en montrant le cas qu'il fait de ses coups. Cette façon de faire est rare, et déplaisante. On ne doit jamais ridiculiser un camarade malheureux. Et cela nous étonnait de la part de ce loyal et brave garçon qu'est Stuber, dont le tort serait peut-être de ne pas être assez brutal en certaines circonstances, lorsqu'il a un rival près de sa fin. Il n'en était rien : le Français était knock-out debout. Il s'était livré avec trop de fougue, n'était plus assez frais pour encaisser et n'avait pas eu la présence d'esprit d'esquiver, car il était anesthésié. Pat O'Keefe profitait de l'aubaine et achevait son adversaire qui roulait sur le sol.

Cette fin rapide fut regrettée par tous les spectateurs, pour lesquels le combat semblait devoir être passionnant. Stuber fut imprudent, car sa force et sa vitesse lui permettaient de faire beaucoup mieux. Il a une revanche à prendre et il est capable de la prendre très prochainement.

JACQUES MORTANE.

AUTOMOBILE

La Targa Florio

La rentrée de Nazzaro.

EN France nous multiplions les précautions dans les courses d'automobiles. On choisit d'abord la route. Si elle est tant soit peu douteuse, on

l'élimine. Puis on la rectifie, on l'améliore, on la refait presque. Un virage est-il aigu ? on le redresse, on l'élargit. Au besoin, comme à Amiens, on fait un raccord savant, et les journaux nous apprennent que le raccord est un conoïde d'une certaine famille. Puis on enduit le sol de préparations spéciales. Jadis l'on westrumitait, aujourd'hui l'on chlorure. Puis en avant, avec combien de précautions. On ne part que quand il fait bien jour, on s'arrête longtemps avant le crépuscule. La route ne traverse aucune agglomération, et des centaines de soldats, baïonnette au canon, tiennent à distance les curieux. Il n'y a ni voiture, bien entendu, ni passant. Il est interdit de jeter quoique ce soit sur la route, fut-ce un simple coup d'œil, de peur de donner de l'émotion aux concurrents.

C'est ainsi que l'on courut les deux derniers Circuits de Dieppe en 1908 et en 1912, et malgré ce luxe inouï de mesures de sécurité, nous eûmes à déplorer en 1908 la mort d'un pilote, Cissac et de son chauffeur en 1912 la mort d'un mécanicien.

En Sicile, le chevalier de Vincenzo Florio vient d'inaugurer une méthode toute nouvelle.

Oh ! la route fut vite choisie. Le Tour de Sicile, tout bonnement, c'est-à-dire une route, qui, le tramway à part, rappelle à s'y méprendre la route de Monte-Carlo à Nice, par la Corniche et par le bas. Des virages, des côtes, des lacets, bref tout ce qu'il faut pour écrire. Là-dessus, des charrettes, en masse. Le pays n'est pas excessivement peuplé, mais il n'y a pour ainsi dire pas d'autres routes. Alors on s'y retrouve en famille. Poussière, naturellement, comme sur toute route italienne qui se respecte et des fondrières qui comme genre de beauté, ne craignent guère que celles des environs de Paris. Les charretiers ne se rangent naturellement pas, et dorment paisiblement au fond de leur charrette.

Là-dessus, on lâcha 30 voitures en liberté, avec 30 conducteurs de l'école italienne, c'est-à-dire disciples fervents du plein gaz. On les fit partir de Palerme même, en pleine ville, dans la cour de l'hôtel. J'espère que l'année prochaine on partira dans les chambres, et dans deux ans, on partira dans les lits. Départ au petit jour, arrivée en pleine nuit, avec les phares marchant et encore dans la ville même.

Vous vous dites : quelle marmelade il va y avoir !... Pas du tout il n'y eut pas une égratignure. Vous vous dites : quel déchet ! Erreur, il y eut onze arrivants ayant accompli l'effroyable parcours de 1.000 kilomètres, ce qui est un résultat de régularité qui laisse loin derrière lui celui de Dieppe.

Le vainqueur du Tour partit le premier jour à 10 heures du matin, et comme il roula 13 heures, il atteignit l'étape à 11 heures du soir. Il avait donc eu au moins 4 heures de nuit noire. Son concurrent plus favorisé, était parti le premier jour à 6 heures du matin, et n'eut par conséquent pas une seconde d'obscurité. Et vous vous dites encore : Quatre heures de nuit sur treize heures de course. C'est un handicap effroyable qu'on ne peut pas remonter. Erreur, c'est le concurrent nocturne qui finit par gagner !

Vous concluez enfin. Il n'y a qu'un fou heureux, un écervelé béni par la fortune qui puisse gagner cette course.

Deuxième erreur. Le vainqueur n'est autre que le brave Nazzaro, conducteur adroit et hardi, sans nul doute mais dont la qualité maîtresse est la froideur et la prudence. Et d'ailleurs, il triompha en Sicile comme il avait triomphé à Dieppe et qui plus est, de la même façon, après une course assez longue d'attente, par un débouché foudroyant, sur la fin du parcours.

Alors quoi ? Il n'y a plus qu'à se dire : C'est le monde renversé, et ce n'est pas pour rien que les armes parlantes de la Sicile sont trois jambes à l'envers.

Et l'on en arrive à se demander : Quelle est la bonne méthode ? Est-ce qu'en supprimant par avance tout obstacle, on ne finit point par créer une atmosphère de confiance absolue plus dangereuse que le danger même ? Rappelez-vous. Quelles furent les courses sans déchéances ? Paris-Vienne, et ses montagnes, le Circuit du Taunus, le Circuit d'Auvergne. Où sont les morts. Sur la route de Bordeaux et à Dieppe, route idéale.

Il est dommage du reste, que le Tour de Sicile qui succède en somme à la Targa Florio soit devenu une épreuve aussi purement italienne. Il n'y alla jamais, sauf en 1906 et en 1907, beaucoup de voitures françaises. Il n'en va plus du tout. Seule une de Dion-Bouton, 8 cylindres, appartenant à un particulier, se trouva là-bas et elle finit dans le lot de tête.

Sur ces routes on a toujours à apprendre, sinon toujours à gagner. Mais la Sicile est loin. Elle achète peu ou point. Aussi la cause était hélas entendue avant d'être plaidée, à notre point de vue national.

Et c'est à ce point de vue, regrettable.

GEORGES PRADE.

LA FINALE DU TROPHÉE DE FRANCE



LE CERCLE ATHLÉTIQUE DE PARIS BAT LA VIE AU GRAND AIR DU MÉDOC

Le Trophée de France, le véritable championnat national d'association, a été remporté par le Cercle Athlétique de Paris qui, dimanche dernier, à Bordeaux, a battu la Vie au Grand Air du Médoc, par deux buts à un, après une partie très joliment jouée de part et d'autre.



UN SHOOT DES MÉDOCAINS

La finale du Trophée de France se disputa sur le terrain du Stade Bordelais, devant plus de 3.000 spectateurs. Les Médocains dominèrent pendant la première mi-temps, marquant le premier but.



UN HEADING

L'arrière de la V. G. A. du Médoc, Gérard de Marcé, sérieusement touché en dégageant son camp, tint à rester à son poste. Malgré tout son courage, il ne put empêcher les Parisiens de marquer deux buts pendant la seconde mi-temps.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

UNE AUTOMOBILE A HUIT ROUES. — Voici une voiture automobile qui, au moins, à défaut d'autres qualités, a le mérite de sortir de l'ordinaire.

Selon les indications de son créateur, elle n'est pas l'invention d'un ingénieur fabricant de pneumatiques, pour favoriser l'exploitation de ses produits. Au contraire, la répartition du poids total sur les huit roues réduit le travail et conséquemment l'usure de chaque pneu de la moitié (ce qui est compréhensible!) et, après l'achat initial, l'entretien des frais de pneus revient à un meilleur compte que celui d'une auto ordinaire (Hum!)

De plus, les dépressions de la route, qui sont causes de la plupart des acci-



L'automobile à huit roues.

dents, tant de matériel que de personnes, sont, en partie, neutralisés. Ces dépressions en trous, ont, en effet, rarement plus de 0 m. 90 de longueur. Or, comme ceci correspond à l'écartement des deux essieux de chaque boggy, la roue qui est en avant franchit le trou sans y descendre et, lorsqu'elle est passée, la seconde roue passe à son tour. L'obstacle est ainsi franchi en souplesse, sans que la caisse de la voiture subisse le moindre à-coup. Ce procédé permet de ménager tout aussi bien les pneumatiques que la partie mécanique du véhicule.

Un autre avantage de ce système est que, en cas de crevaison ou d'éclatement d'un pneu, on peut continuer sa route sans autrement s'en soucier, l'auto roulant aussi bien sur sept roues que sur huit.

Le volant de direction agit sur trois paires de roues : les deux paires d'avant et la paire d'arrière. La paire restante est motrice.

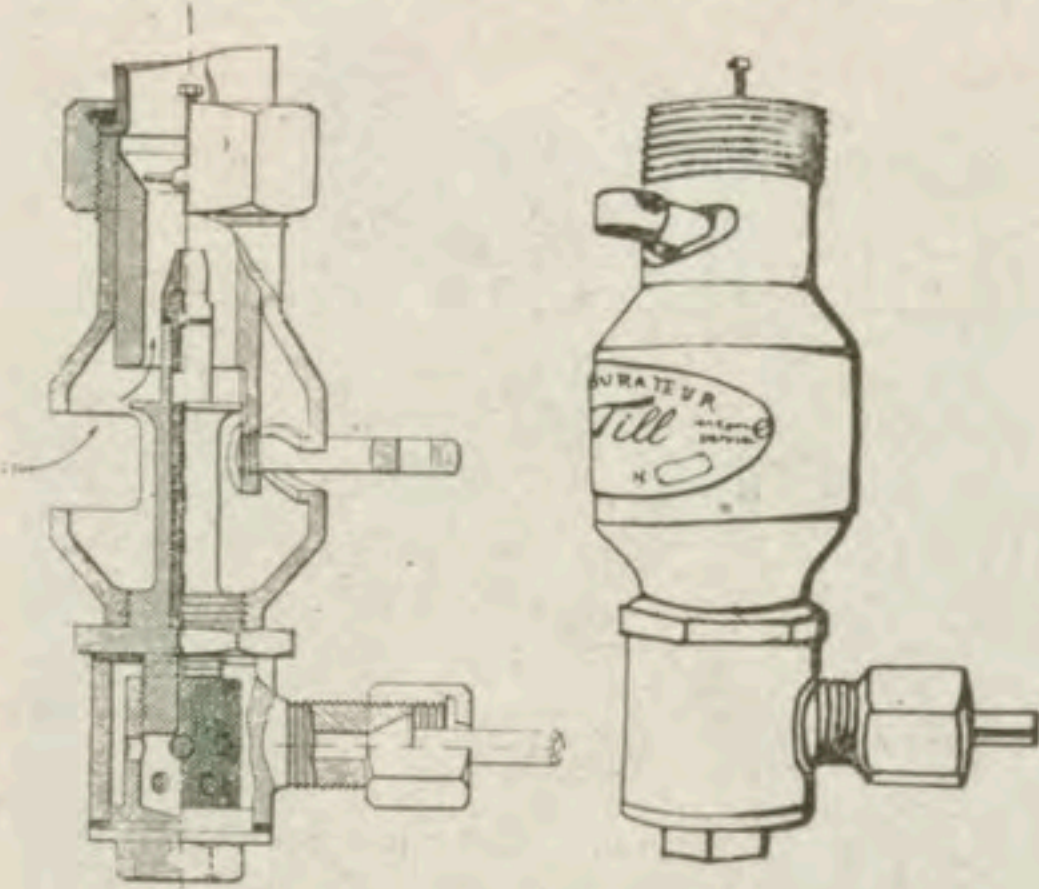
Il paraît que la conduite de cette voiture est aussi aisée que dans les modèles du type habituel et que l'adoption des huit roues n'influe guère sur la vitesse.

Nous ne demandons qu'à croire en tout cela.

UN CARBURATEUR MINUSCULE.

— Ce carburateur est composé de deux parties correspondant au niveau constant et à la chambre de carburation des autres appareils similaires.

La partie inférieure reçoit la tubulure d'arrivée d'essence. A l'intérieur, une pe-



Le plus petit carburateur.

tite chambre cylindrique est percée de trous étages recouverts de trois épaisseurs de tamis. L'essence ainsi tamisée, est régularisée par un tout petit flotteur cylindrique.

La partie supérieure contient un gicleur interchangeable et un boisseau d'air additionnel, commandant également l'admission des gaz carburés.

Ainsi, on fait varier à la fois la quantité et la qualité des gaz carburés, ce qui permet toutes les gammes de carburation.

Ce petit carburateur carbure le benzol ou l'essence; il est indifférent aux variations de température, et indé réglable.

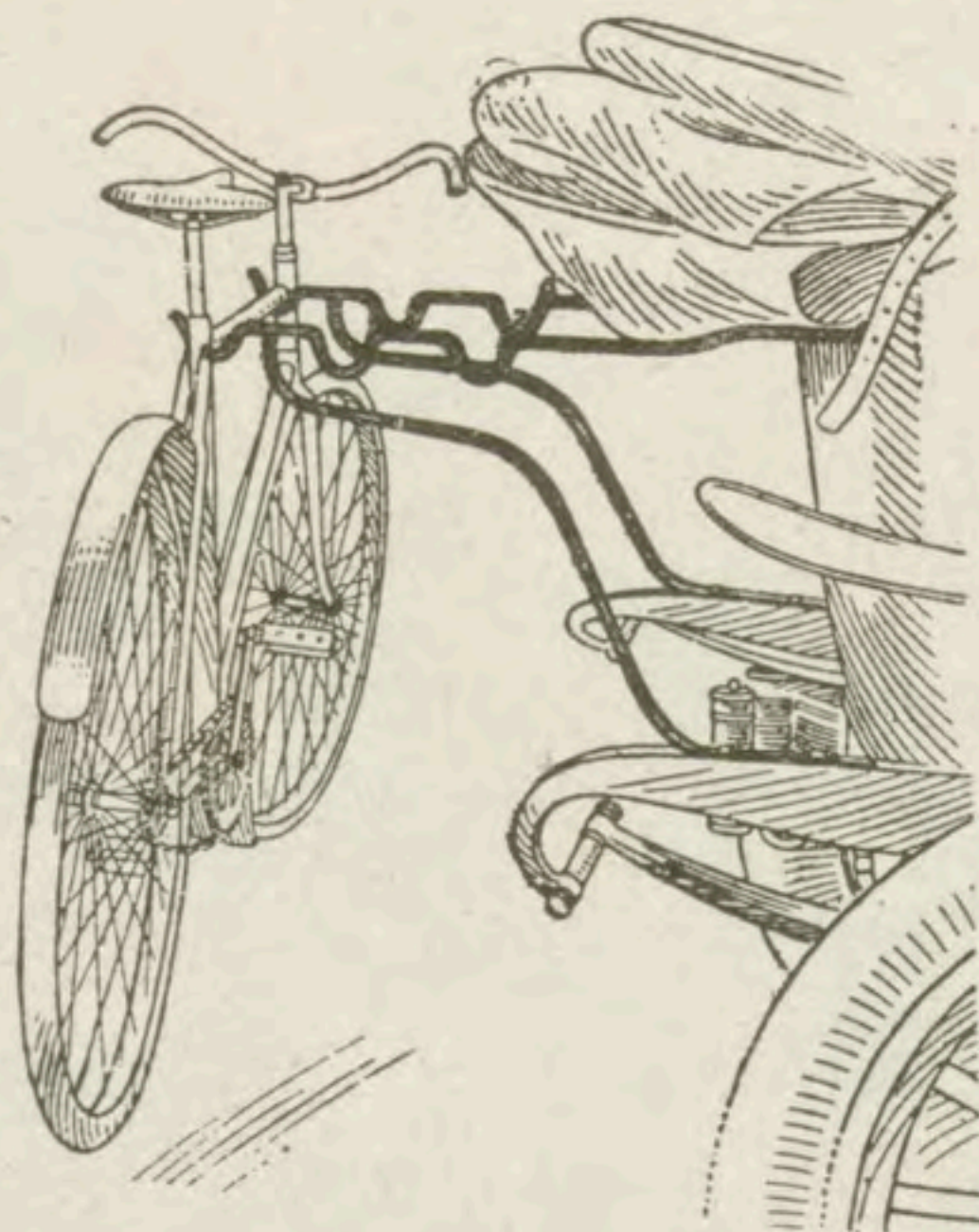
Il est établi avec des boisseaux conve-

(1) Nous recevons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

venant à des cylindres déterminées il n'y a donc pas de réglage à prévoir.

L'ajustage du gicleur est interchangeable; il est établi en séries variant de 5 centièmes.

UN PORTE-BICYCLETTE POUR VOITURES. — La bicyclette, moyen de locomotion si pratique et si maniable, est, à l'époque des vacances, par exem-



La bicyclette suspendue derrière une automobile.

ple, le « bagage » le plus encombrant. Sur la voiture, l'omnibus ou l'auto qui emmène les touristes et leurs malles vers les gares, quelle piteuse mine elle fait. On la loge sur le toit en un équilibre fort instable, ou bien le chauffeur ou le cocher l'installe devant lui, où elle gêne ses mouvements.

Un dispositif du genre de celui que représente notre croquis emprunté à *Science et Vie*, serait pratique.

CYCLISTES, VOULEZ-VOUS SAVOIR COMBIEN VOUS FAITES A L'HEURE ?

— Tous les cyclistes connaissent le nombre qui représente le développement de leur bécane : c'est une « constante », comme on dit en langage algébrique, c'est-à-dire un nombre invariable et caractéristique. Il faut multiplier le développement par le nombre 3,6, qui a été établi grâce à un calcul dans le détail duquel il serait trop long d'entrer ici. Il convient de l'admettre sans le discuter, et de le considérer, lui aussi, comme une constante, mais comme une constante applicable à toutes les bicyclettes. Ces deux nombres, multipliés l'un par l'autre, donnent un produit que l'on note soigneusement. Soit, par exemple, une machine ayant un développement de 5 m. 85 ; on multiplie 5,85 par 3,6 : le produit est 21,16 ; en négligeant les décimales, on retient le nombre 21.

Il suffit maintenant de se munir d'une montre à secondes quelconque et de compter la fréquence des coups de pédale donnés avec une même jambe pendant un nombre de secondes égal à ce produit, qui est 21 dans l'espèce citée. Le nombre de ces coups de pédale est le même que le nombre de kilomètres parcourus à l'heure. On voit que, dans le cas qui nous occupe, si, en 21 secondes, on compte 19 coups de pédale, on peut dire qu'au moment où la détermination a été faite, la vitesse de marche était de 19 kilomètres à l'heure.

Ce procédé que nous indique *Science et Vie* n'est évidemment pas d'une précision dont puisse se contenter un chronomètre officiel de l'Automobile-Club de France, mais, pour les besoins courants du tourisme, il donne des résultats suffisamment exacts.

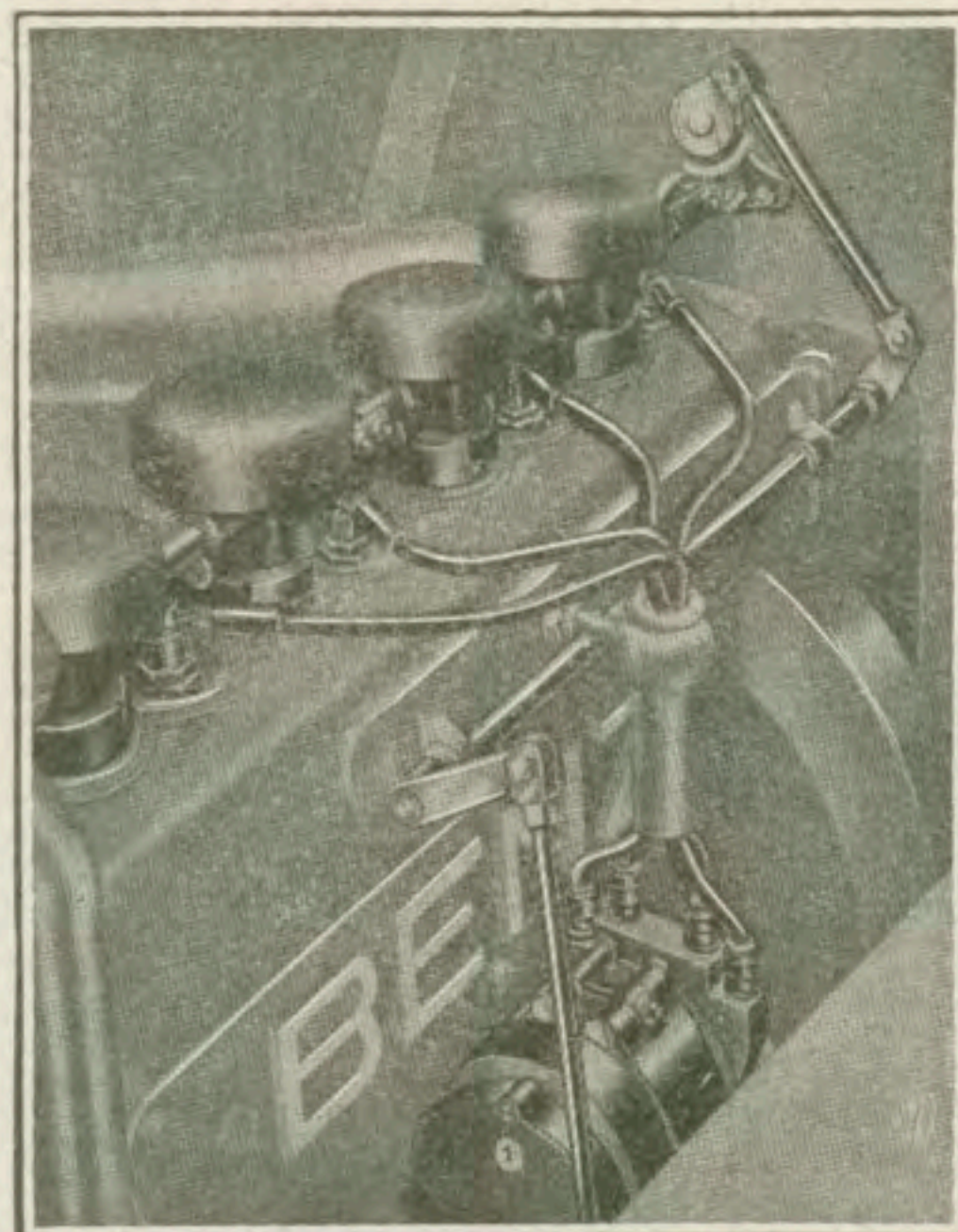
POUR LA MISE EN MARCHÉ DU SIÈGE.

— Parmi les nombreux dispositifs de démarreurs, il en est de simples et de compliqués, de bons et de mauvais ; il en est qui demandent l'adjonction d'une véritable petite usine. Le magnéto-démarreur, lui, est un des meilleurs.

Contrairement à certains systèmes qui ne peuvent être appliqués qu'à des petits moteurs pour obtenir un fonctionnement à peu près sûr, ou à de gros s'ils sont basés sur l'inflammation des gaz restant dans les cylindres, le magnéto-démarreur s'applique à tous les 4 et 6

cylindres, quelle qu'en soit la puissance.

Il se compose de bouteilles d'acier, vissées sur les cylindres, et comportant chacune une soupape. Les bouteilles sont reliées par un arbre de commande, en connexion par une bielle avec la magnéto. Cet arbre est lui-même commandé par un



Les bouteilles d'acier du magnéto démarreur.

petit levier placé sur le tablier de la voiture.

Suivant que le levier est poussé dans un sens ou dans l'autre, les soupapes, actionnées par l'arbre commun, ouvrent ou ferment la communication entre les bouteilles et les cylindres correspondants.

Pour arrêter, il suffit d'amener rapidement le levier de droite à gauche, position qui correspond à la mise en charge des bouteilles. Quand le moteur est arrêté le levier est poussé à fond vers la gauche, pour armer le lanceur de la magnéto.

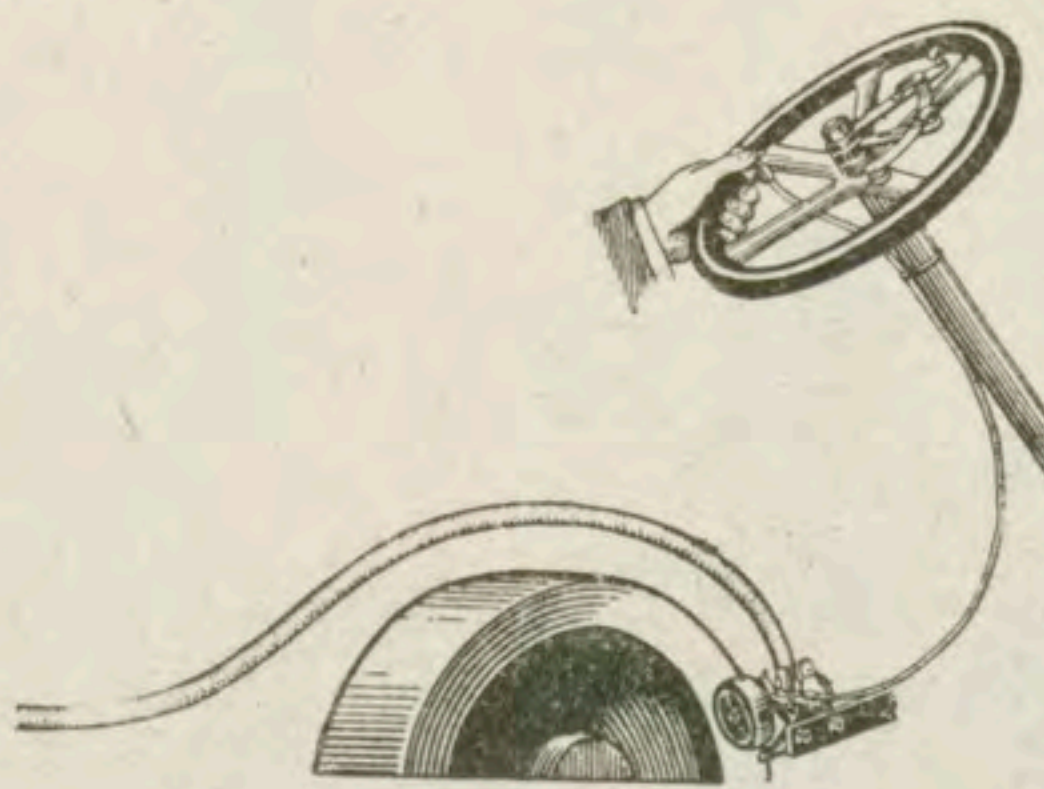
Pour partir, il faut effectuer l'opération inverse : ouvrir la communication entre les bouteilles et les cylindres, de façon que les gaz riches comprimés dans les bouteilles remplissent les cylindres, et l'étincelle qui se produit au même moment met le moteur en marche.

Toutes ces fonctions sont automatiques et la manœuvre du petit levier n'exige aucun effort.

(Ce levier ne figure pas sur le cliché, car il est caché par le tablier. Il est de petites dimensions et nullement disgracieux ou encombrant).

L'AUTOVOX — Cet appareil simple et robuste donne, à volonté, un son bref ou prolongé.

Il se compose : 1° d'une pompe rotative dont l'arbre porte en son prolon-



Le fonctionnement de l'Autovox.

gement une poulie de friction qui vient se mettre en contact avec le volant du moteur, à chaque pression du doigt sur le bouton fixé au volant de direction. Cette pompe est très simple et tout à fait mécanique.

2° D'une trompe spécialement étudiée pour donner le maximum de sonorité. Elle est reliée à la pompe par un tube flexible, cette trompe est munie d'un dispositif aéro-dynamique. L'appareil donne toujours le maximum de sonorité quel que soit le ralentissement du moteur.

DÉMARREUR POUR AUTOMOBILES.

— Voici un autre système de démarreur, toujours pour éviter aux chauffeurs la corvée imposée par la mise en marche à la manivelle, de nombreux chercheurs se sont ingénies à la création de multiples engins, faisant appel à des sources d'énergie diverses et, par cela même, délicats ou compliqués.

Le lanceur dont il s'agit ici procède plus simplement : il met en marche le moteur de la même façon que le ferait un homme vigoureux et entraîné, en agissant sur l'arbre coudé par le moyen de la manivelle, et il permet à toute personne, même inexpérimentée, d'obtenir ce résultat sans descendre du siège, sans aucun danger, et par une simple traction exercée sur un levier. De plus, ce lanceur n'affaiblit aucun des organes du châssis, n'en modifie ou supprime aucun sauf la manivelle, qui peut cependant être remise instantanément au gré du conducteur.

Il comprend un encliquetage à roue libre, fixé sur un petit tourillon qui s'ajuste dans la douille porte-manivelle de la voiture. Ce tourillon, disposé dans le prolongement du vilebrequin du moteur, s'embraye avec celui-ci, quand il est au repos, à l'aide de billes interposées entre des cannelures du tourillon et un manchon fixé au vilebrequin, et portant des alvéoles. Quand le moteur tourne, les billes sont rejetées tangentiellement au fond de leurs alvéoles par l'effet de la force centrifuge, ce qui débraye le tourillon.

L'encliquetage à roue libre est muni d'un bras auquel est attaché un câble, à l'aide duquel s'effectue la manœuvre. Celle-ci est commandée par un levier, placé à la droite du conducteur. L'axe de ce levier porte un secteur denté, engrenant avec un secteur, dont l'axe porte en outre le bras, auquel est attachée la seconde extrémité du câble. Ce dernier est toujours maintenu tendu, d'une part par un ressort enroulé qui a tendance à ramener l'encliquetage à sa position initiale, et, d'autre part, par un ressort à boudin, accroché au levier.

Pour mettre en marche, il faut repousser en avant le levier de manœuvre, ce qui tend le ressort, pendant que le ressort enroulé, en se détendant, ramène l'encliquetage à sa position opérante. Ensuite, on tire brusquement ce levier ; ce en quoi on est aidé par la détente du ressort, et la rotation exécutée par l'arbre vilebrequin est alors suffisante pour assurer le départ du moteur.

En cas de retour, le choc est absorbé par ce ressort, dont la résistance est calculée en vue d'en rendre l'effet absolument inoffensif à l'extrémité du levier, que le conducteur tient en mains.

Dès que le moteur est en route, le débrayage entre l'encliquetage et l'arbre se produit automatiquement, de sorte qu'aucune réaction venant du moteur ne peut être transmise aux organes de commande qui demeurent au repos et restent sans effet, même s'ils sont déplacés pendant que le moteur est en mouvement.

PAUL LAUNAY

PETITE CORRESPONDANCE

M. H. COLLET, à Annecy. — 1° Pour un modèle réduit, vous pouvez fort bien employer le moteur Fleux dont vous nous parlez. — 2° Ce renseignement ne nous ayant pas été donné par les intéressés, nous ne pouvons vous le communiquer, à notre grand regret. — 3° La connaissance de la mécanique n'est pas indispensable, puisque l'on prend des cordiers, des toiliers, des menuisiers, etc. Les mécaniciens rentrent dans l'une des catégories d'ouvriers déterminées et c'est tout. D'autre part, les mécaniciens ne sont nullement tenus de piloter les avions. — 4° Votre médaille ne fera pas grand'chose, bien certainement, mais vous pouvez la noter sur votre demande, à titre d'indication, cela ne peut vous nuire.

UNION SPORTIVE MIRANDAISE. — L'établissement d'une piste nécessite un travail long et délicat qui, pour présenter des garanties, doit être exécuté, avec exactitude, par un spécialiste. Nous ne pouvons, faute de temps, nous charger de l'avant-projet. Si vous voulez obtenir des renseignements purement approximatifs, ou faire étudier réellement votre piste, adressez-vous, de notre part, à M. Ernest Mousset, villa du Lierre, avenue Gay, boulevard du Tsarewitch, à Nice. Il ne vous en coûtera qu'une somme insignifiante.

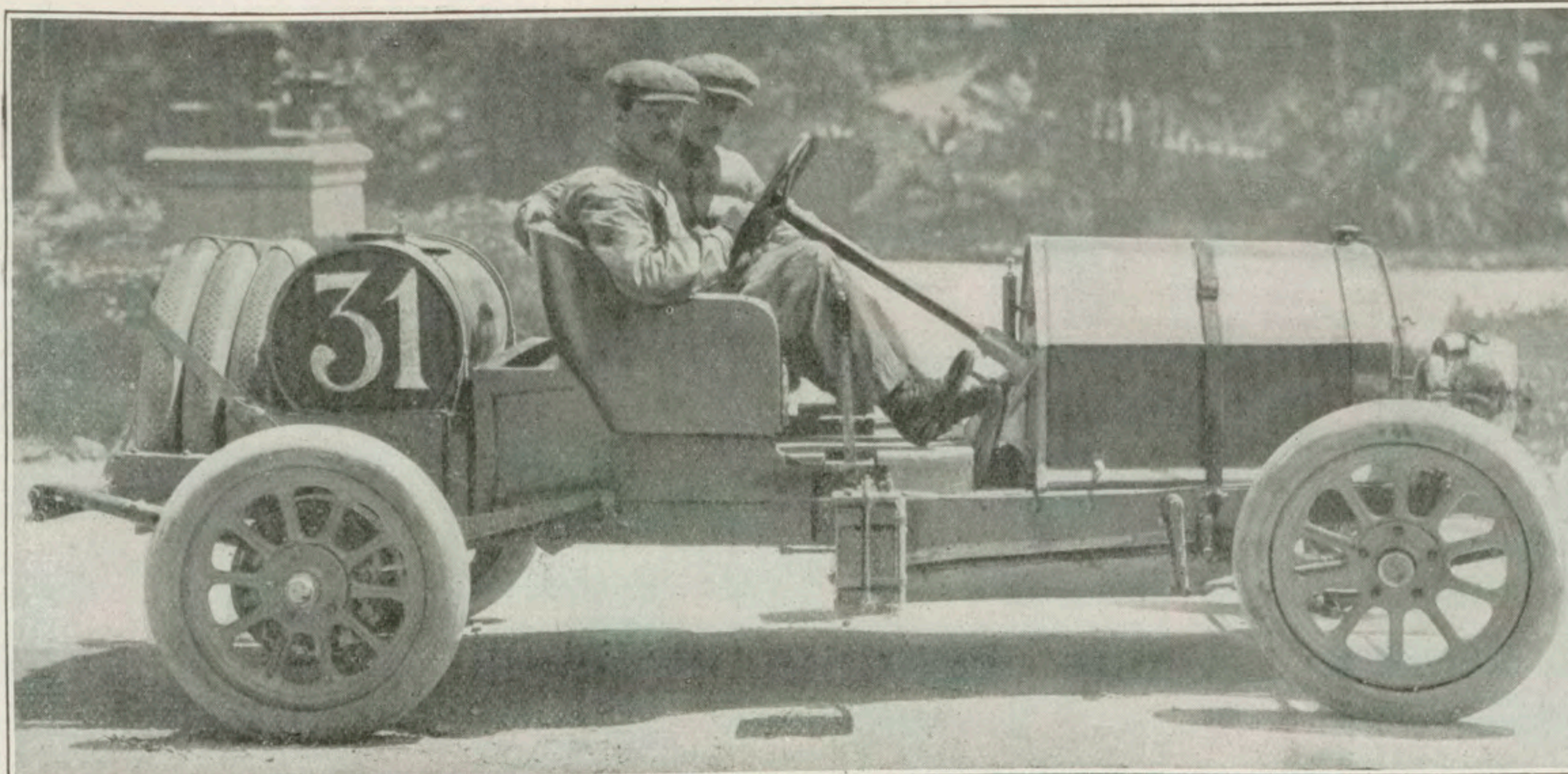
M. F. BOISSIN, à Salon. — Envoyez croquis et notes, et nous ferons le nécessaire aussitôt que possible.

JOSEPH GHOCHE, rue Mousky, Le Caire. — Cet appareil n'a effectué que des bonds. Nous ignorons les poids et les dimensions de cette aviette.

UN ADMIRATEUR DE CARPENTIER. — Deux défaites seulement, l'une par F. Klaus, en 18 rounds, à Dieppe. L'autre par Billy Papke en 18 rounds. Il a battu Gunther, W. Lewis, Moreau, Bandsman Rice à Paris, il compte d'autres victoires en province sur Hubert Roc, Gunther, Cyclone Smith, etc.

PIERRE SCHWEITZER, Bordeaux. — Il est de nationalité française. Il a fait son service militaire et va même passer capitaine de réserve.

DE LA SICILE A LA SARTHE

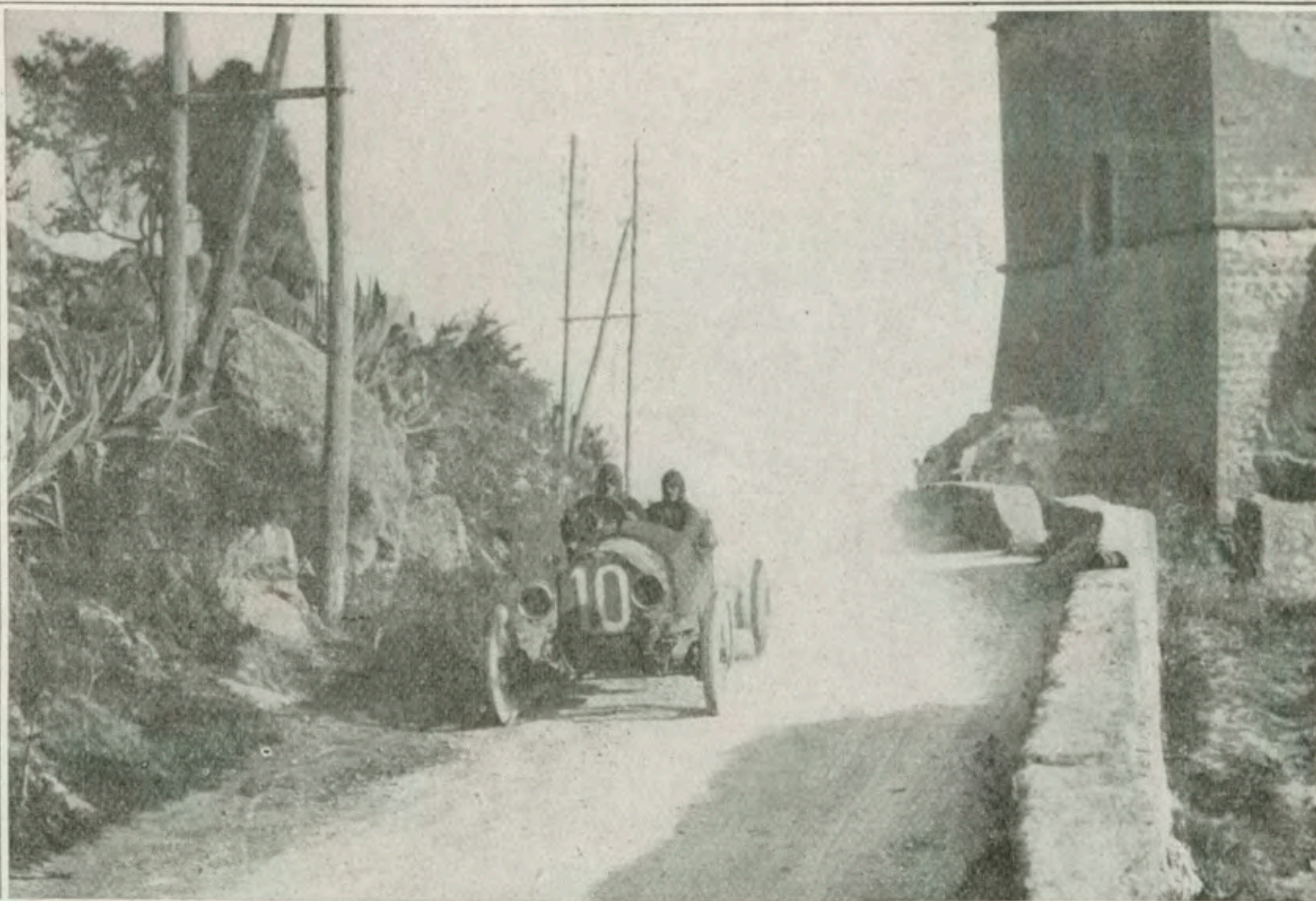
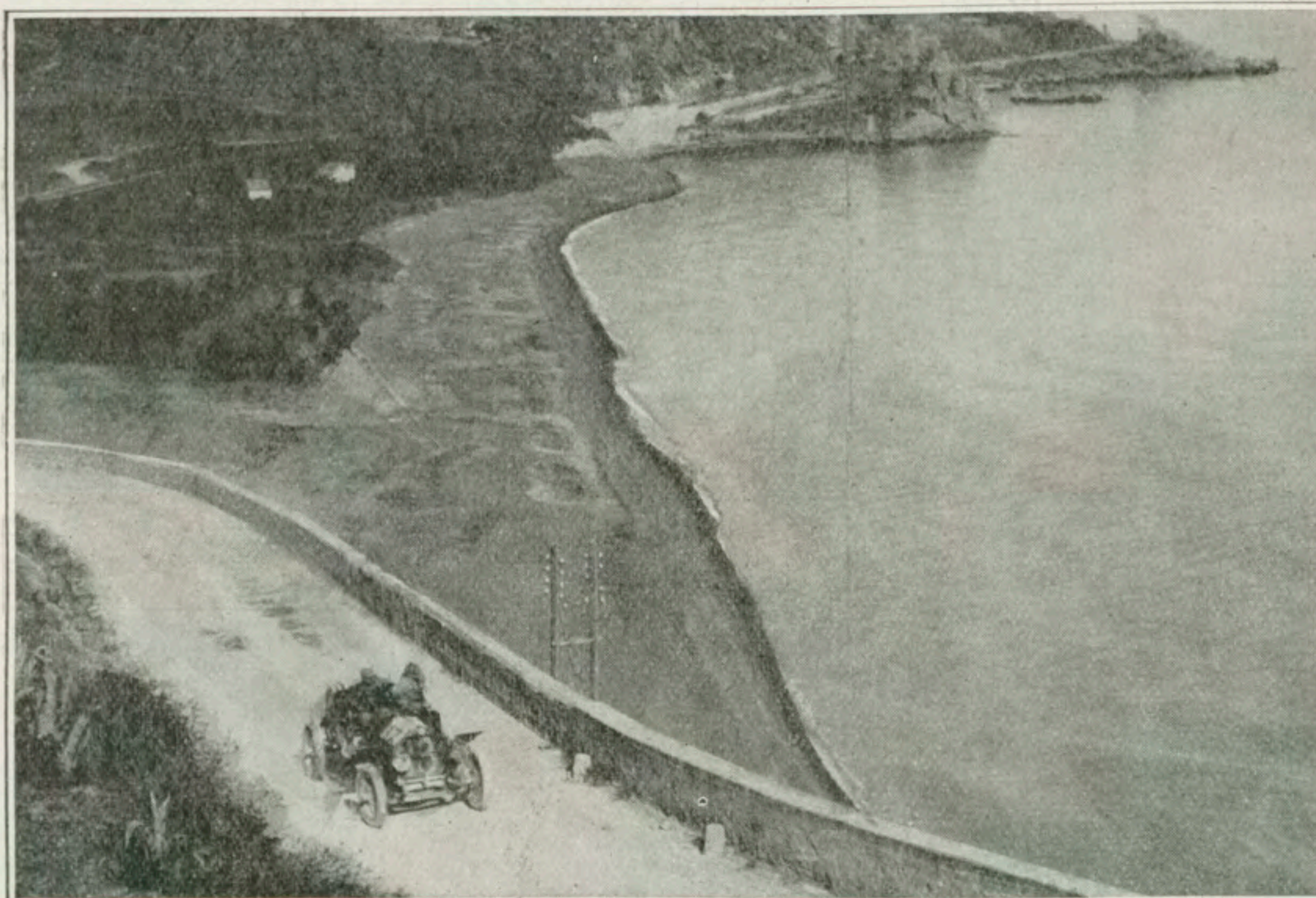


NAZZARO, VAINQUEUR DE LA TARGA FLORIO

Le vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. de 1907 vient d'effectuer sa rentrée dans la Targa Florio. Il remporta la victoire, couvrant les 1.000 kil. en 19 h. 28 m. 40 s. (Pneumatiques Pirelli).

GIORDANO

Giordano, 4^e de la première étape, finit 5^e du classement général.

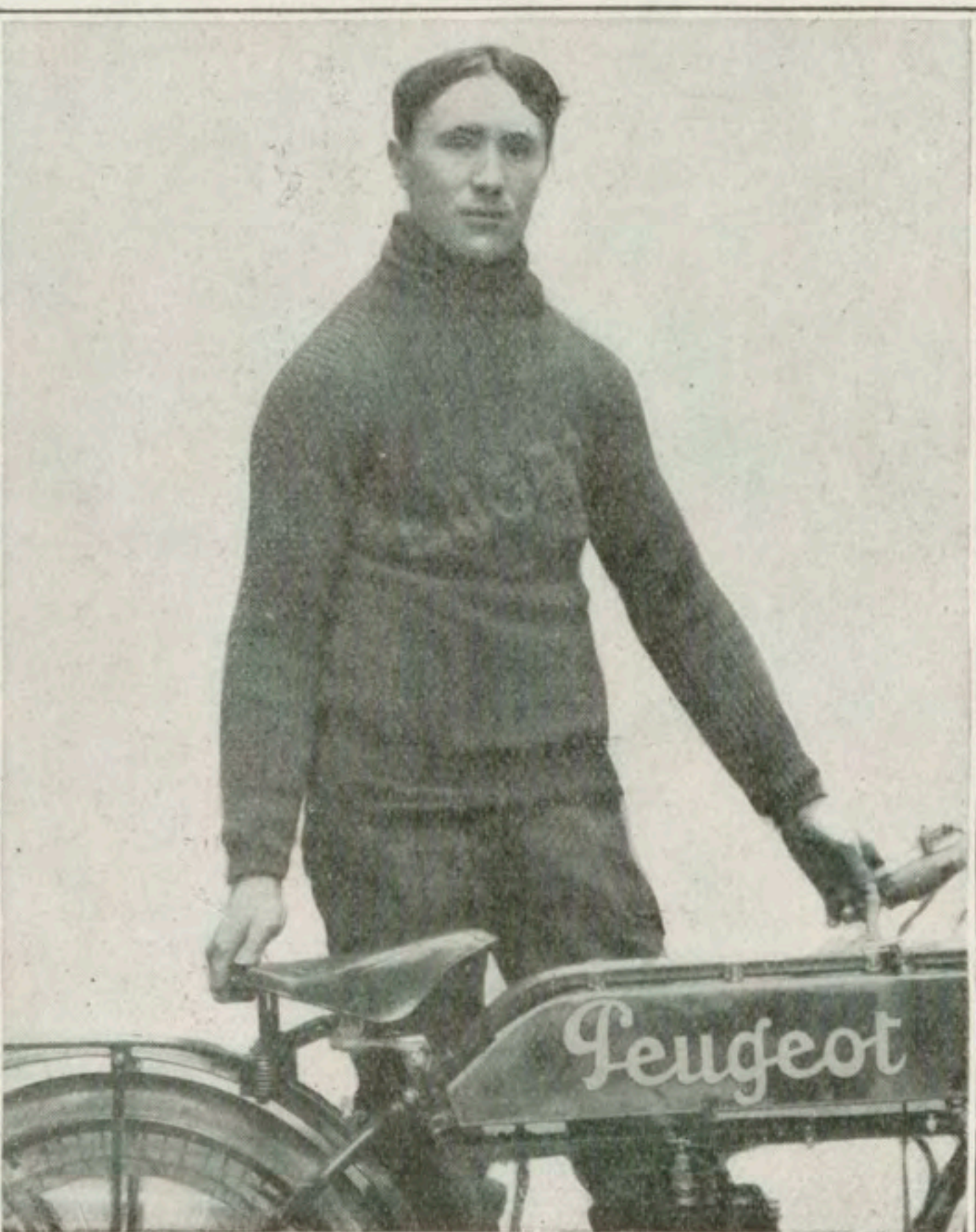


BORDINO EN VITESSE

Bordino, 3^e le premier jour, fut retardé le lendemain et rétrograda à la 8^e place. Le rival direct de Nazzaro fut Massaglia 2^e en 20 h. 43 m. 49 s.

BARRAJA DANS UN VIRAGE

Sur un trajet aussi dur, les incidents furent assez nombreux et des abandons en résultèrent. Sur 35 partants, 11 bouclèrent le circuit.



PÉAN, VAINQUEUR A LA SARTHE

Péan s'est taillé la part du lion... du Lion-Peugeot, au meeting de la Sarthe, dans les motocyclettes : 1^{er} à La Flèche (5 kil. en palier) en 3 m. 25, 1^{er} à Laval (1 kil. en côte) en 47 s. 3/5, et 1^{er} à Tours (500 m. en côte) en 27 s. (Motocyclette Peugeot).

DESVAUX

Desvaux remporta également un gros succès, se classant 1^{er} dans le kil. en côte en 56 s. et 1^{er} dans les 500 m. en côte, en 31 s. (Motocyclette Peugeot!).

LE BELGE MOTTIAT, COMINGMAN,

REMPORTE LE 23^e BORDEAUX-PARIS

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)



MOTTIAT, A ANGERVILLE, DEVANT LA DARRACQ DE LA VIE AU GRAND AIR
Le coureur belge Mottiat passe, à la sortie d'Angerville, devant la 14 ch. torpedo, que la maison Darracq avait bien voulu mettre à la disposition de la Vie au Grand Air. Elle était conduite par le sportsman A. de La Frégoitière, automobiliste, aviateur et champion de bobsleigh.



MOTTIAT A L'ARRIVÉE
Le coureur belge Mottiat remporté une impressionnante victoire, couvrant les 591 kil. en 19 h. 19 m. 20 s., soit à 30 kil. 590 à l'heure de moyenne.



VANHOUWAERT APRÈS BLOIS

Ce dernier Bordeaux-Paris, organisé par notre confrère l'Auto, a marqué le prodigieux succès des routiers belges. Nos voisins ont pris, en effet, les trois premières places de cette rude épreuve, où la pluie, le froid et la boue d'abord, la poussière ensuite, eurent raison des meilleurs champions.

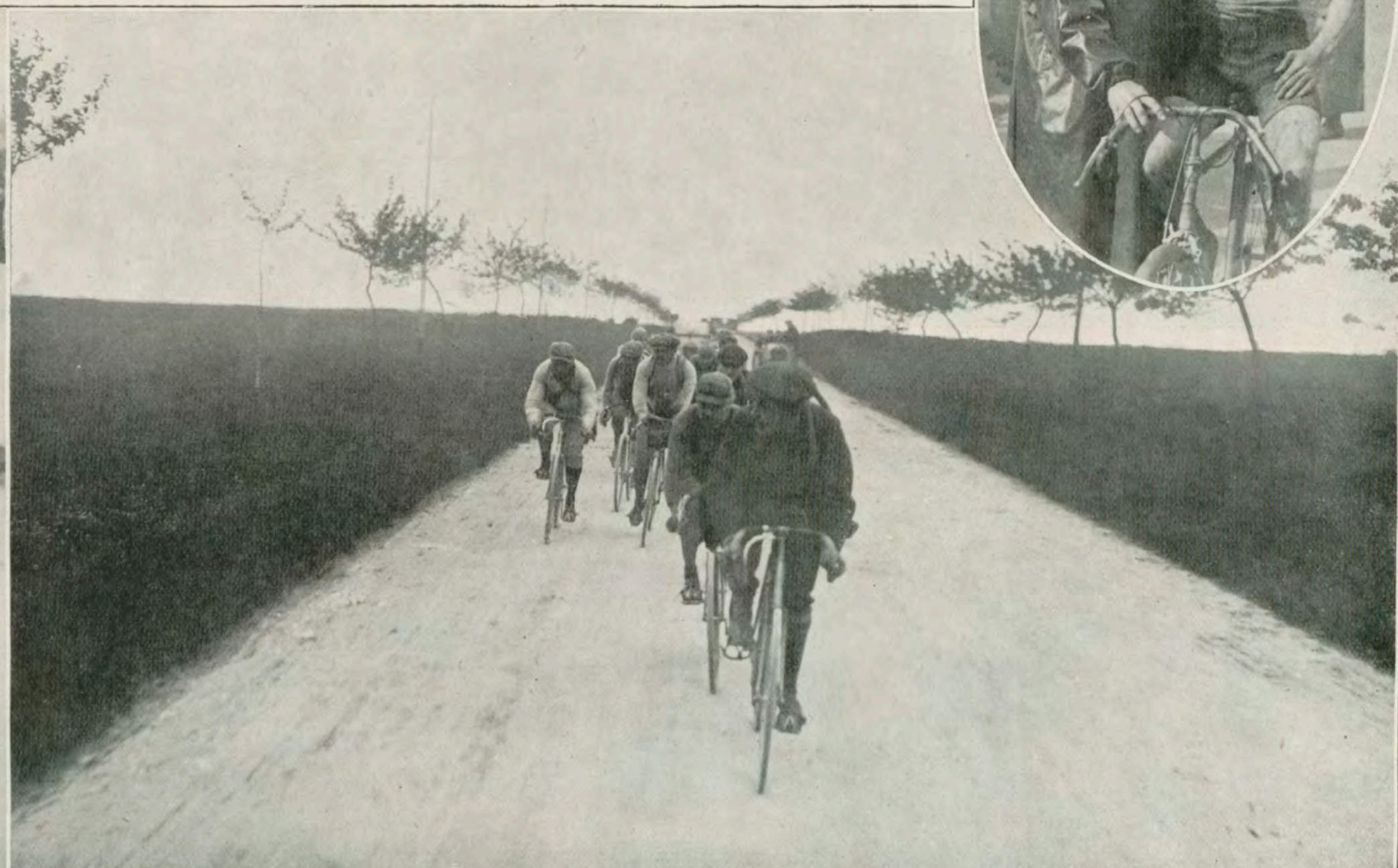


VANDEBERGHE DANS LA COTE DE DOURDAN

Le Belge Vandenberghe était encore en tête à Dourdan, lorsque la chaîne de sa machine se brisa. Il dut rétrograder et laisser passer ses deux compatriotes, Mottiat et Vanhouwaert, pour se contenter de la troisième place. Il termina en 19 h. 30 m. 7 s., à 11 minutes du vainqueur Mottiat. En médaillon, l'arrivée de Mottiat, la révélation de cette course si dure, qui nécessita tant de qualités de la part des routiers.



VANHOUWAERT A SA DESCENTE DE MACHINE
Vanhouwaert sauva l'honneur des anciens en s'attribuant, en 19 h. 26 m. 10 s., la seconde place du 23^e Bordeaux-Paris, course qu'il remporta deux fois. (Pneus Hutchinson.)

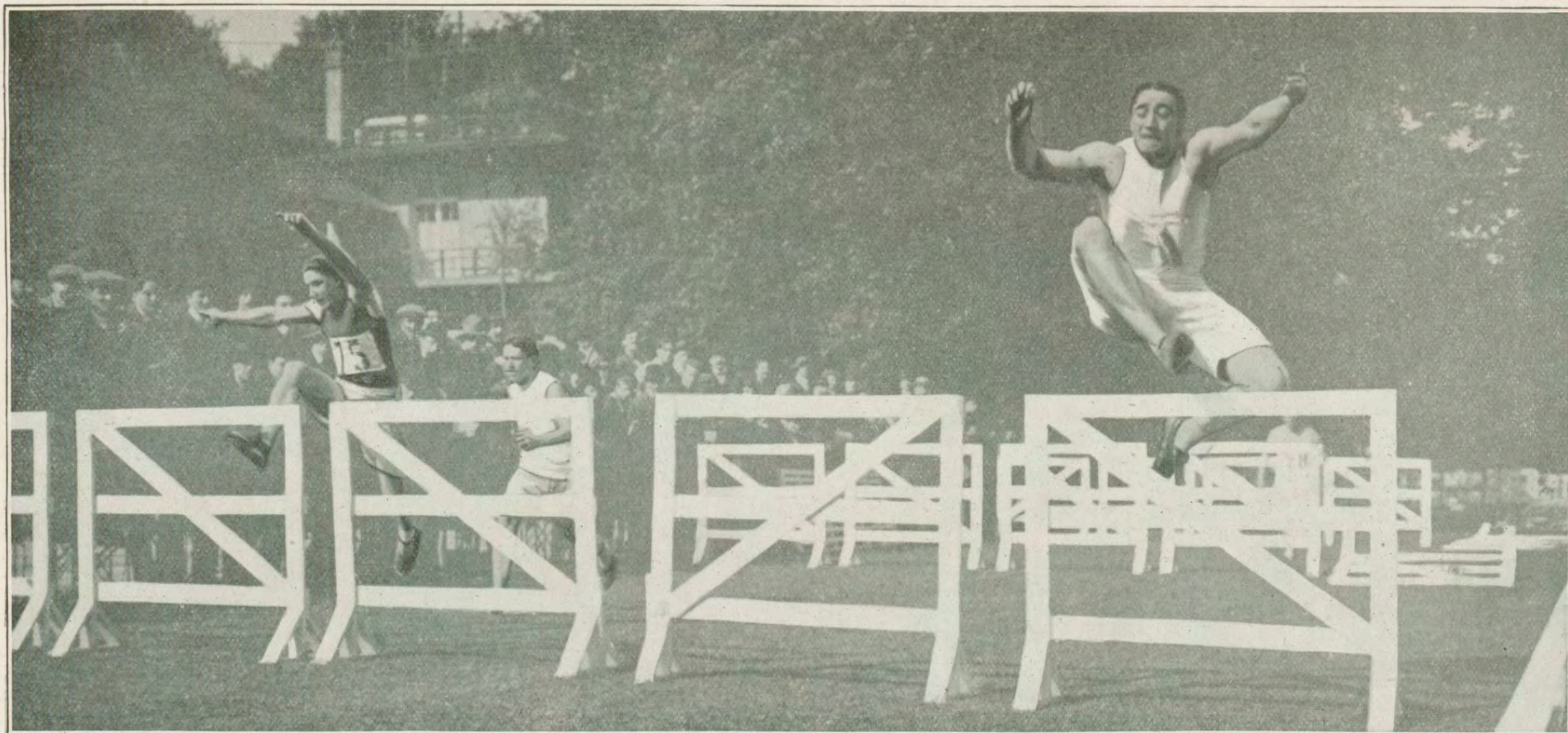


PASSERIEU ET LAPIZE AVANT AMBOISE

Le premier Français, Passerieu, ne prit que la quatrième place. Il fut arrêté dans son effort par un incident de route : il avait cassé sa selle à Orléans. Il fit une course magnifique, mais ne put triompher du formidable trio belge. Il termina en 19 h. 57 m. 38 s. Quant à Lapize, il dut abandonner, après un beau retour sur les bords de la Loire. — En médaillon, Passerieu à l'arrivée. (Pneus Continental.)



LE XX^e PRIX BLANCHET



LE 110 MÈTRES HAIES

Le 20^e prix Blanchet a remporté, dimanche, à la Croix-Catelan, plus intime que le Stade de Colombes, son habituel succès. Le Racing s'attribua facilement la victoire dans la 1^{re} série par 56 points, devant l'A. S. C. F. du Midi (109 points). Dans le 110 mètres haies, la victoire revint à de Guanderax (A. S. C. F. du Midi) en 17 s. 2/5 devant Failliot (R. C. F.), l'athlète complet, toujours sur la brèche.



L'ARRIVÉE DU 400 MÈTRES

Le 400 mètres permit à André (R. C. F.) de remporter une magnifique victoire, en 53 s. 2/5, devant Schurrer.



UN PASSAGE DU 1.500 MÈTRES

Le 1,500 mètres ne pouvait échapper à Jacques Keyser, qui couvrit la distance en 4 m. 19 s. 2/5 et ne fut jamais inquiété.



LA FINALE DU 100 MÈTRES

Le 100 mètres fut gagné par Schurrer, en 12 secondes, devant Rollot. Dans la seconde catégorie, la victoire revint au Beauvoisine F. C. avec 87 points, devant le Paris Université Club et dans la troisième catégorie, ce fut le Groupe Sportif du Crédit Lyonnais qui gagna avec 92 points.

COURSE A PIED

Le Prix Blanchet

Beaucoup de coureurs, mais bien peu de champions.

J'ai rarement vu la délicieuse piste de la Croix-Catelan plus animée que dimanche dernier. A la vérité, c'est le beau temps, c'est ce cadre de verdure, et c'est aussi un peu la belle organisation du Racing-Club de France qui a sauvé l'intérêt du Blanchet 1913.

Vraiment, il y a dans cette épreuve qui se dispute par catégories, trop de délayage, trop de séries successives, trop de départs.

Séries du 100 mètres, troisième série; séries du 100 mètres, deuxième série; séries en 100 mètres, première série. Puis la même chose pour le 110 mètres haies, pour le 400 mètres, puis les interminables finales des cinquièmes, des quatrièmes, des troisièmes, des seconds, des premiers! C'est un casse-tête chinois.

Il faut que les organisateurs, s'ils veulent conserver l'intérêt de cette épreuve classique entre toutes, consacrent une journée spéciale aux catégories inférieures, et que la grande journée soit exclusivement réservée aux batailles des hommes et des clubs en vedette. Le sport, c'est parfait! Mais il faut aussi songer au spectacle, et aux spectateurs.



ANDRÉ,
VAINQUEUR DU 400 MÈTRES.

Le Blanchet, me direz-vous, se réduit aux quatre épreuves classiques, 100, 400, 1.500 mètres plat et 110 mètres haies. Ce serait peut-être un peu maigre pour une seule journée.

Mais alors, faites du Blanchet l'ossature d'une belle réunion, et corsez-le par deux ou trois beaux handicaps, bien dotés, qui deviendraient vite classiques eux-mêmes, comme certains grands handicaps hippiques ou le handicap du meeting du Grand Prix cycliste de Paris.

En ce qui concerne les résultats sportifs du Blanchet 1913, ils ne sont pas fameux. Il y avait là bien des coureurs, mais, à part deux ou trois, il n'y en a pas qui puissent encore nous permettre d'espérer la grande victoire aux Jeux Olympiques de Berlin, dans trois ans. Il n'y en a même pas beaucoup qui puissent se flatter d'être, cette année, champions de France.

Le Blanchet est trop tôt dans la saison. Les hommes de grande classe ne sont pas encore en bonne condition, et la majorité s'abstient.

Tenez! la note heureuse de la réunion a été la victoire d'André dans le 400 mètres plat. Ce spécialiste des concours, ce grand footballeur, a eu la fantaisie de disputer une épreuve qui n'est pas de sa spécialité. Il triomphe, grâce à sa foulée, et comme en s'amusant.

C'est parfait, car il nous prouve une fois de plus qu'il est un extraordinaire athlète, l'homme le plus complet, le plus merveilleusement doué que nous ayons peut-être en France; n'empêche que cette victoire, flatteuse pour André, l'est infiniment moins pour nos spécialistes du 400 mètres. Franchement, en 1913, un 400 mètres de Prix Blanchet ne devrait plus être gagné dans le temps très médiocre de 53 s. 2/5. Songez donc que Blanchet, en 1892, il y a donc vingt et un ans, gagnait le Championnat de France de 400 mètres en 51 s. 2/5!

De même pour le 110 mètres haies. Dimanche, le meilleur homme, Guanderax, a gagné. Son temps a été très moyen, 17 s. 2/5, mais sa victoire a été si facile que le temps ne doit pas être trop pris en considération. Mais, derrière lui, qu'y trouvons-nous? Personne. Et c'est notre bon Failliot qui se paie le luxe de prendre la seconde place dans une épreuve qui n'a jamais été sa vraie spécialité.

Dans le 100 mètres plat, l'homme le mieux prêt actuellement, Shurrer, de Nancy, a gagné devant son compatriote Rollet. Ce sont là deux coureurs de valeur, mais ce ne sont pas encore là de vrais champions. J'aurais plus confiance en l'avenir de Mourlon, qui courait en deuxième catégorie, et qui, d'ailleurs, a gagné avec une belle facilité.

Dans le 1.500 mètres, nous sommes plus riches. En première catégorie, Keyser, toujours souple et harmonieux, n'a personne à battre. Mais c'est un homme.

Lauvaux, qui court en troisième catégorie, fait

également une très belle course. Il s'offre même le malin plaisir de battre le temps de Keyser, faisant 4 m. 14 s. 2/5, tandis que Keyser, non poussé, termine seulement en 4 m. 19 s.

Dans la seconde catégorie, le gagnant, Julien fait 4 m. 24 s., mais il finit 15 mètres derrière Berretrot qui ne peut être classé, son club ayant déclaré forfait. C'est dire que ce Berretrot n'a pas fait une mauvaise course.

Et voilà tout! C'est vraiment trop peu. Oui, encore une fois, beaucoup de coureurs, mais bien peu de champions!

La lutte des clubs a permis au Racing-Club de prendre la première place en première catégorie. Cela, parce qu'il a le nombre, et qu'il peut remplacer, par des hommes à peu près en condition, des cracks qui ne sont pas encore en état de lutter.

En seconde catégorie, les Rouennais triomphent avec le Beauvoisine Football Club, et enfin en troisième catégorie, le Groupe Sportif du Crédit Lyonnais nous prouve, en se révélant, qu'il a une bonne petite pépinière de coureurs honnêtes.

GÉO LEFÈVRE.

Poignée de nouvelles.

— Notre compatriote Pautex, le triomphateur du meeting olympique de Milan, a accompli une fort belle performance en couvrant les 42 kilomètres 226 m. en 2 heures 36.

— André dont les performances furent moins remarquables, en raison du terrain détrempé, a remporté néanmoins dix épreuves dans la journée, malgré la coalition des athlètes étrangers.

— Pautex, s'attaquera avant peu au record du monde des deux heures et prendra part au Marathon anglais, le 31 mai à Londres.

ATHLÉTISME

La Finale du trophée de France

Il est l'apanage du Cercle Athlétique de Paris Champion de la Ligue.

Le dernier acte du Trophée de France s'est joué dimanche à Bordeaux sur le terrain d'honneur du Stade Bordelais, devant trois mille spectateurs. Il convient particulièrement de faire remarquer que jamais pareille affluence n'avait été enregistrée, dans une région où le rugby règne en maître, à un match entre « manchots ». Malgré une partie tout à son avantage, la Vie au Grand Air du Médoc, confirmant sa belle performance contre le F.C. Rouennais, a tenu la dragée haute à ses visiteurs, le Cercle Athlétique de Paris, Champion de la Ligue, et finalement n'a succombé que d'une courte tête. On doit également déclarer à la décharge des battus que leur gardien de but, blessé au cours de la partie, ne put tenir son poste avec son habituelle maîtrise.

Cette fois, rompant avec la coutume, c'est l'équipe la plus scientifique qui est sortie indemne de la bagarre. La fougue irraisonnée, l'ardeur mal ordonnée des méridionaux se sont heurtées à des adversaires plus réfléchis, plus méthodiques. Laissant passer l'orage, les Parisiens ont profité, au cours de la seconde mi-temps, d'une courte accalmie pour trouver par deux fois l'énergique défense des Médocains.

Il convient de féliciter sans réserve les vainqueurs dont l'équipe est non seulement composée de joueurs français, mais aussi d'équipiers formés dans le club même; fait assez rare par les temps qui courent. Il faut également les louer d'avoir accepté de faire le déplacement fatigant de Bordeaux, facilitant ainsi la tâche des organisateurs, assez engorgés, en aidant à vulgariser notre sport dans des régions jusqu'ici rébarbatives aux pratiquants de ballon rond.

Le premier Trophée de France, disputé par les quatre Fédérations françaises, reste donc l'apanage du Club représentant la Ligue Parisienne. Les deux meilleures équipes de la saison étaient-elles aux prises dans la finale? Il est permis d'en douter. Outre que cette épreuve se déroule beaucoup trop tard, certaines Fédérations ont un programme trop chargé pour permettre à leurs champions de se présenter dans cette ultime compétition sans avoir subi les désagréments du sur-entraînement. C'est ainsi que le champion de l'Union, après avoir doublé le cap des challenges régionaux, doit ensuite participer aux quatre éliminatoires du Championnat National, pour aborder ensuite la demi-finale du Trophée de France.

La tâche des champions de la F.C. A. F. et surtout celle des représentants de la Ligue est autrement plus aisée. Le C. A. de Paris, vainqueur des championnats parisiens, désigné depuis près de deux mois, aborda tout de suite la demi-finale du Trophée. De même, la Vie au Grand Air du Médoc qui ne joue

dans sa région que quelques rares matches officiels se qualifie en deux rencontres.

Il y a certes, là, un handicap, assez lourd et il est malheureusement presque impossible de remédier à cet état de choses.

Il faudrait réduire le nombre des Fédérations? Allez donc en parler avec leurs dirigeants, et vous verrez comme vous serez bien reçus!

L. LONBAR.

Poignée de nouvelles.

— L'excellent arrière du Red Star Chayriguès doit partir au régiment au mois d'octobre, il ne pourra donc jouer que pendant trois mois pour Tottenham-Hotspurs.

— Les Suisses sont décidément particulièrement doués pour l'association. L'équipe nationale de l'Helvétie vient de battre l'équipe d'Allemagne par 2 buts à 1.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 25 MAI. — Automobile. — Course de côte de Limonest.

DIMANCHE 25 MAI. — Cyclisme. — Réunion au Vélodrome Buffalo.

DIMANCHE 25 MAI. — Tennis. — Championnat de Paris.

DIMANCHE 25 MAI. — Hippisme. — Longchamp (Prix La Rochette).

DIMANCHE 25 MAI. — Course à pied. — Bordeaux (Challenge Panajou).

JEUDI 29 MAI. — Hippisme. — Longchamp (Prix Reiset).

SAMEDI 31 MAI. — Hippisme. — Enghien (Steeple chase annuel).

RESULTATS TECHNIQUES

DU 12 AU 19 MAI

AÉRONAUTIQUE

MARDI 13 MAI. — Sion. — L'aviateur suisse Bider part de Berne, s'élève à 3.200 mètres, traverse les Alpes par le massif de l'Oberland bernois, passe au-dessus du lac de Thoun et vient atterrir sur le plateau de Montana, à Sion, ayant couvert un parcours de 80 kilomètres au-dessus des glaciers, en 2 h. 19 m.

DIMANCHE 18 MAI. — Calais. — Brindejonc des Moulinais avec, comme passager, l'ingénieur Saulnier, vole de Hendon à Calais (165 kilomètres) en 59 minutes, après avoir traversé la Manche en 13 minutes.

AUTOMOBILE

LUNDI 12 MAI. — Palerme. — La Targa Florio est gagnée par Nazzaro, en 19 h. 23 m. 40 s., devant Marsaglia, Gloria, Beria, etc.

CYCLISME

DIMANCHE 18 MAI. — La course Bordeaux-Paris (592 kilomètres) est gagnée par Mottiat, en 19 h. 19 m. 20 s.

ATHLÉTISME

MERCREDI 14 MAI. — Boxe. — Paris; Pat O'Keeffe bat Stuber par knock-out en 2 rounds.

DIMANCHE 18 MAI. — Aviron. — Courbevoie: Journée des Fondateurs Skiff seniors: 1. Barrelet (R. C. P.).

Skiff juniors: 1. Baudechon.

Quatre débutants: 1. Rowing Club de Paris.

Quatre juniors: 1. S. W. Basse-Seine.

Huit juniors (Challenge Doyen): 1. Société Nautique de la Basse-Seine.

DIMANCHE 18 MAI. — Football Association. — Bordeaux. — Championnat de France de la Ligue F. A.: Le Cercle Athlétique de Paris bat la Vie au Grand Air du Médoc par 2 buts à 1.

DIMANCHE 18 MAI. — Course à pied. — Bois de Boulogne: 100 mètres: 1. Shurrer (Nancy); 400 mètres: 1. André (Racing); 1.500 mètres: 1. Keyser (Racing); 110 mètres haies: 1. de Guanderax (A. S. C. F. Midi).

HIPPISE

LUNDI 12 MAI. — Saint-Cloud. — Handicap de Printemps (10.000 francs, 1.600 mètres): 1. Gilles de Rais, à M. Jean Stern (Garner); 2. Fairy Dale. — P. M.: gag., 301 fr. 50; pl., 87 fr. 50, 67 fr. 50.

JEUDI 15 MAI. — Bois de Boulogne. — Prix La Force (40.000 francs, 2.200 mètres): 1. Amadou, au vicomte d'Harcourt (Shaipe); 2. Isard II. — P. M.: gag., 24 fr. 50; pl., 12 fr., 14 fr. 50. — Prix de Longchamp (handicap, 20.000 francs, 2.400 mètres): 1. Libertad, à M. R. Fenwick (J. Bara); 2. Madelon. — P. M.: gag., 94 francs; pl., 29 fr. 50, 28 francs.

VENDREDI 16 MAI. — Maisons-Laffitte. — Prix Consul (20.000 francs, 4.000 mètres): 1. Saint Ange III, à M. Kahn (G. Stern); 2. Yverres. — P. M.: gag., 59 fr. 50; pl., 28 fr. 50, 22 fr. 50.

DIMANCHE 18 MAI. — Longchamp. — Poule d'Essai des Poulains (30.000 francs, 1.600 mètres): 1. Banshee, à M. H. B. Duryea (Mac Gee); 2. Moia; 3. Marka. — P. M.: gag., 72 francs; pl., 21 francs, 34 fr. 50, 15 fr. 50. — Poule d'Essai des Poulains (30.000 francs, 1.600 mètres): 1. Dagor, à M. Edmond Blanc (G. Stern); 2. Ecouen; 3. Baldaquin. — P. M.: gag., 63 fr. 50; pl., 16 fr. 50, 13 fr. 50, 21 francs.

TIR

MARDI 6 MAI. — Réunion de la Société l'Assaut au Pistolet (tir aux balles Devillers). Gagnants des poules: Pétrouchino, Galant, Blanc, Colonel Tickell, E. Le Veneur de Tillières.

L'ATHLETISME ET LA GYMNASTIQUE SUÉDOISE

Ce traité, sous ce titre modeste, cache une rare précision technique et une merveilleuse documentation. Du reste le nom seul de l'auteur, G. Le Roy, en garantit la perfection et l'autorité.

Rappelons que la Collection Illustrée Sports Bibliothèque qui sera complète en 24 volumes, dont 19 sont déjà parus, peut être acquise par versements mensuels de 5 francs.

Demandez le prospectus spécial de la vente à crédit qui est adressé gratuitement et franco. (Pierre Lafitte et Cie).

COUP D'OEIL A L'ÉTRANGER

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées, de nos confrères de l'étranger.

Le rêve d'un golfer

Les golfers voudraient-ils faire concurrence aux chasseurs, conteurs d'histoires ? En voici une, certifiée authentique par des témoins nombreux et sûrs, et qui constitue, la plus belle histoire de « trou en un » (hole in one) par quoi ait jamais été réjoui le monde des golfers et aussi celui des occultistes, liseurs de songes et *tutti quanti*...

Ces jours-ci, donc, à Southend-on-sea, sur les terrains du Rochford Houdsed Golf Club, au Golf Club House même, en attendant la fin de l'averse — soyons précis — M. Simpson, devant une galerie amusée et sceptique, racontait son rêve de la nuit passée : comment il avait fait son cinquième trou d'un coup.

Il faut savoir que ce cinquième trou est une sorte de fondrière de 150 yards, épouvantail des joueurs. Le « tee » est placé sur une légère éminence, avec une haie en avant. Un étang boueux doit être traversé diagonalement pour atteindre le green, gardé lui-même sur la droite par une haute clôture et sur la gauche, par une ligne de monticules herbeux. Le lit de l'étang, périodiquement mis à sec, restitue toujours une abondante moisson de balles perdues.

Et M. Simpson joua.

La balle tomba à quelque vingt pieds du drapeau, roula doucement en avant, et, à la stupéfaction des spectateurs vint mourir dans le trou, avec ce qu'un des gamins présents appela « le dernier souffle de son corps ».

Pâle, un peu hagard, M. Simpson se rapprocha du groupe pour recevoir des compliments mi-admiratifs, mi-ironiques. « Révez, révez, mon garçon », lui lança un gros financier de la Cité, dont les félicitations avaient été particulièrement cordiales par la raison, sans doute, que M. Simpson, sur le « tee » même, avait refusé de relever un pari de 1.000 livres sterling à 10 contre la réalisation de son rêve. *Daily Mail.*

L'aéroplane futur

UNE tendance naturelle au développement de la civilisation est d'accroître la vitesse de transit.

Nous avons déjà vu une vitesse de 120 milles à l'heure réalisée par le moyen des chemins de fer mono-rails, et cela je crois, doit être considéré comme le maximum qui puisse être atteint avec sécurité sur terre. Mais l'air nous offre les plus idéales grandes routes avec des possibilités de vitesses infiniment accrues, et il ne faut pas beaucoup d'imagination, pour prévoir le temps où les courriers quitteront Londres et seront délivrés à New-York dans l'espace de 15 heures.

Car je n'hésite pas à dire qu'avant que vingt ans se soient écoulés, une vitesse de 250-300 milles à l'heure sera possible aux vaisseaux célestes.

Et encore, en ce qui concerne la capacité d'élever les poids du plus lourd que l'air, des machines ont déjà été conçues et qui mieux est, ont volé, qui peuvent emporter quatorze passagers. Et puisque cela est possible, il n'y a pas de raison pour que, avec nos progrès quotidiens, on ne crée pas des machines, et on ne les dote pas d'une puissance capable d'emporter autant de passagers que le plus moderne paquebot. La réalisation de ce rêve

est simplement question de force et de vitesse. Le champ ouvert à l'aviation est pratiquement sans limite, et les contes de Jules Verne ne doivent plus être regardés comme d'impossibles romans. Que si nous considérons le côté militaire de la question, tous les gouvernements du monde se rendent compte maintenant des virtualités de l'arme nouvelle. La difficulté principale avec laquelle tout commandant se trouve aux prises en temps de guerre, c'est d'obtenir des informations sûres, quant aux dispositions des forces ennemies, et de les obtenir vite. Car l'issue d'un engagement peut dépendre totalement des moyens qu'il a « de soulever le brouillard de la guerre ». Dans le passé, les renseignements ont été lents et peu sûrs. Main-

La saison anglaise

La saison de football association qui vient de se terminer, restera marquée dans la mémoire des sportsmen anglais comme une saison d'une exceptionnelle régularité, puisque les deux meilleures équipes d'Angleterre, Sunderland et Aston Villa, terminèrent 1^{re} et 2^e de la Grande Ligue et eurent à jouer au Crystal Palace la finale de ce championnat d'Angleterre qu'est la Coupe.

Quelle belle régularité il fallut à ces deux grands clubs pour se retrouver en présence après que 62 clubs eurent été éliminés ; et les acclamations enthousiastes des 120.000 personnes qui s'écrasaient sur le fameux terrain du Crystal Palace durent bien récompenser les joueurs de toutes leurs fatigues passées, et stimuler leur désir de triompher dans cette grande compétition.

Dès le début, Aston Villa domine, et Butler doit mettre en corner. On a l'impression d'une grande supériorité de la part des avants « claret and pale blue » et quand Stephenson seul devant le goal, est arrêté trop durement par Gladwin, le geste du referee M. A. Adams accordant un penalty aux « Villans » est reçu par des cris les plus divers. Un silence poignant règne quand Wallace prend le penalty, puis de nouveau des cris sauvages, des milliers de couleurs rouges et blanches s'agitent au-dessus de cette marée de têtes, quand les partisans de Sunderland s'aperçoivent que le puissant avant vient de manquer le but de quelques centimètres avec un splendide shot qu'aucun goal keeper du monde n'eût pu sauver.

Dès la remise en jeu, le vent avantageant Sunderland, Hardy doit sauver, ce qu'il fait du reste avec une maestria remarquable. C'est alors que se place un incident regrettable : Hardy, en voulant sauver de Martin, se blesse aux genoux et doit quitter le terrain, le demi-centre, Harrop prenant sa place. Aston Villa, jouant à 10, fait preuve d'un courage remarquable, mais Sunderland domine et manque de splendides chances. Un goal même paraît certain : Harrop, sauvant d'un coup de poing, envoie le ballon dans les jambes de Holley, qui shoot dans le coin, ne laissant aucune chance à

Harrop. Mais Lyons, qui s'est replié, reçoit le ballon sur la jambe, et remet en jeu. Des acclamations éclatent alors de toutes parts quand Hardy, les genoux bandés, revient pour reprendre sa place. Dès ce moment, la physiologie du jeu change : Aston Villa domine complètement et force corners sur corners. Dix minutes avant la fin, le ballon, merveilleusement servi par Wallace, est repris par Barber qui, par un coup de tête magnifique, rentre le ballon dans les filets de Sunderland, au milieu d'un tonnerre d'applaudissements. Le reste du jeu est tout en faveur de Sunderland, Richardson shootant sur les poteaux ; mais, grâce à la splendide défense des arrières, la fin est sifflée sur une échappée d'Aston Villa.

L'équipe d'Angleterre de rugby ayant gagné tous ses matches vit son exemple suivi par l'équipe d'Association, qui gagna trois victoires sur quatre, et l'équipe d'Aston Villa, composée de onze joueurs « anglais », triomphe à son tour dans la Coupe.

JOHN WILLIAM MASON.



LE RÊVE DU JOUEUR DE GOLF

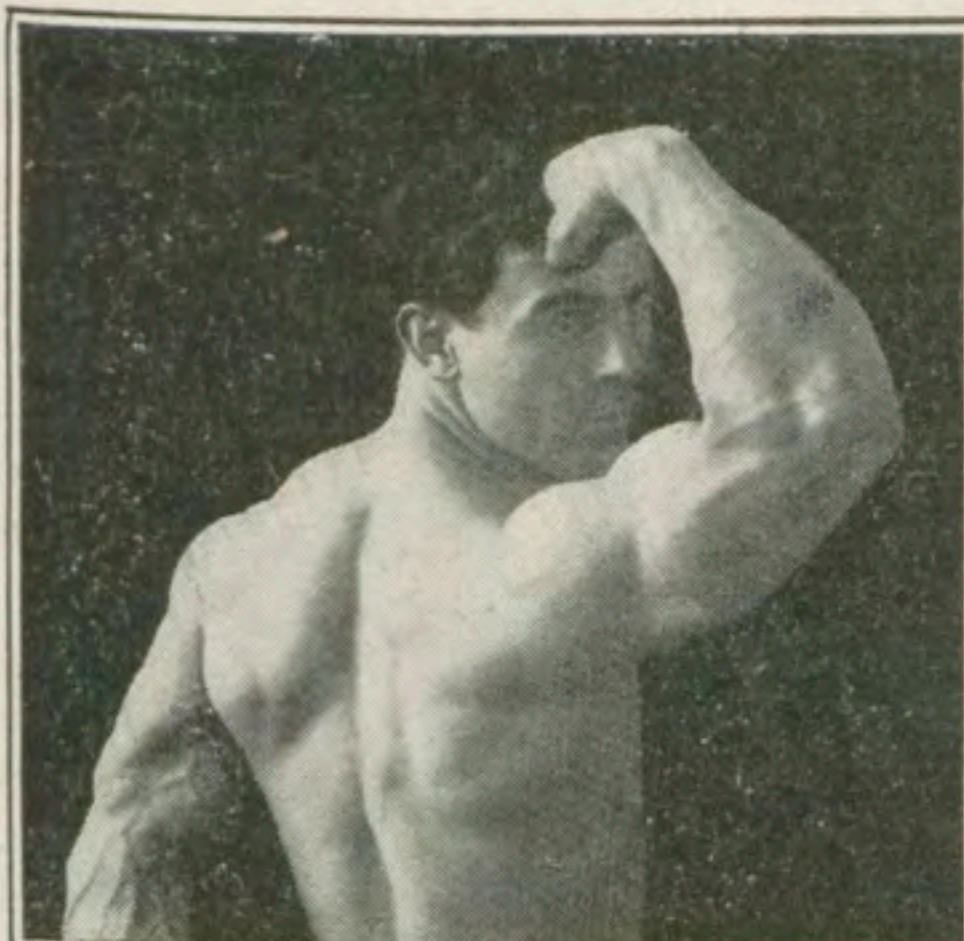
M. Simpson du Rochford Houdsed Club, qui avait rêvé de faire son cinquième trou d'un seul coup, photographié au moment où il va réussir cet exploit.

tenant, avec les vaisseaux aériens pourvus d'appareils télégraphiques sans fil, les nouvelles les plus exactes seront à la disposition du commandant, et il conduira sa campagne assis dans sa tente, en étudiant les cartes du pays et les messages du sans fil (wireless) que ne cesseront de lui apporter ses éclaireurs aériens chargés du service de reconnaissance. En un mot, il est difficile de surévaluer l'importance du vaisseau aérien, en temps de guerre.

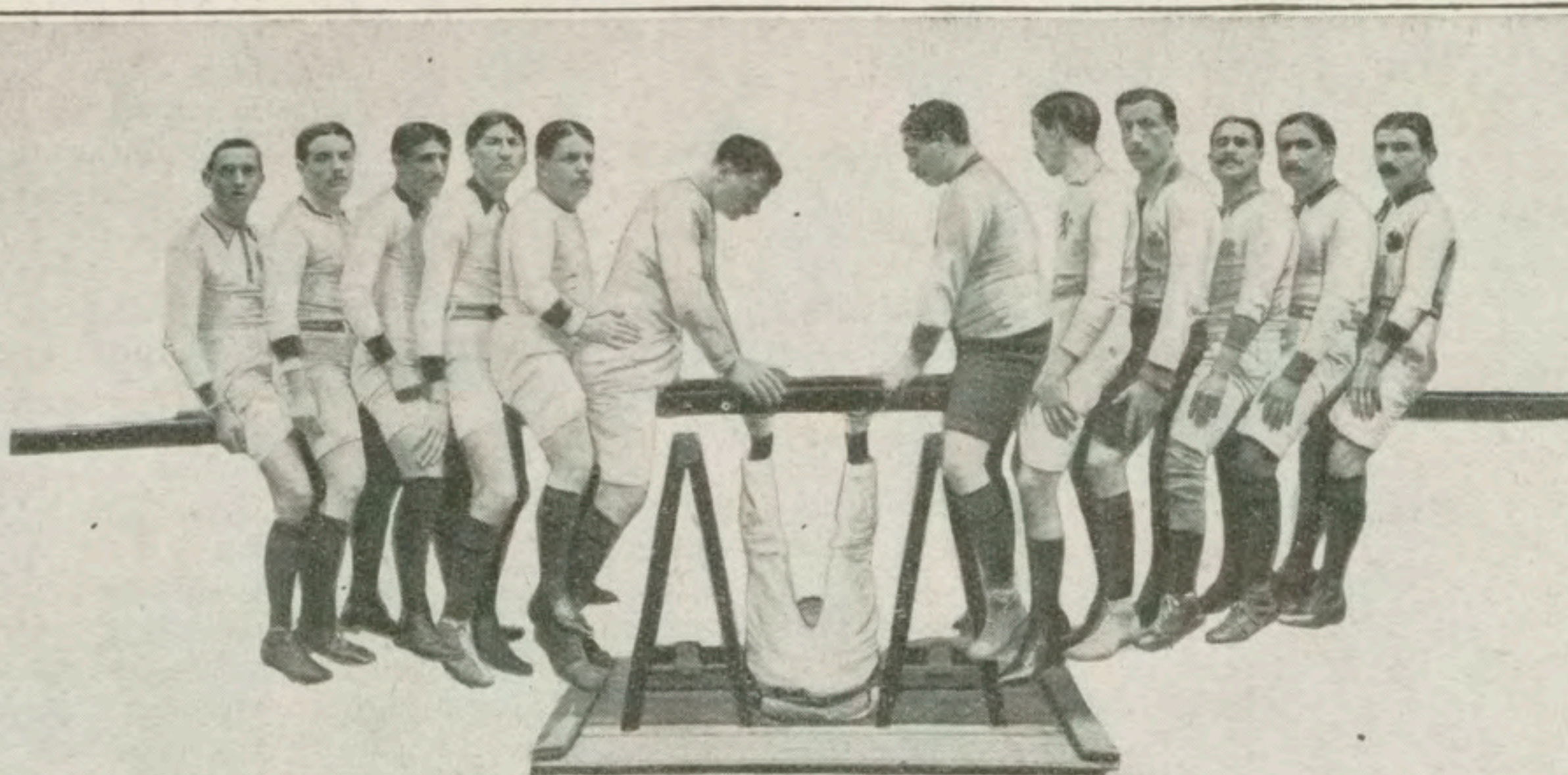
Inutile de le dire, j'ai eu ma part d'accidents, dont l'un, au moins, a bien failli être sérieux. A propos d'accidents, je suis convaincu que 90 0/0 de ceux qui arrivent sont dus aux fautes du pilote. Tous ceux que j'ai éprouvés, sauf un, rentrent dans cette catégorie ; se produisant soit lorsque j'essayais quelque chose de nouveau, ou par défaut temporaire du jugement. C'est qu'il faut penser très vite ; et quelquefois l'esprit n'est pas tout à fait assez rapide.

C. GRAHAME-WHITE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



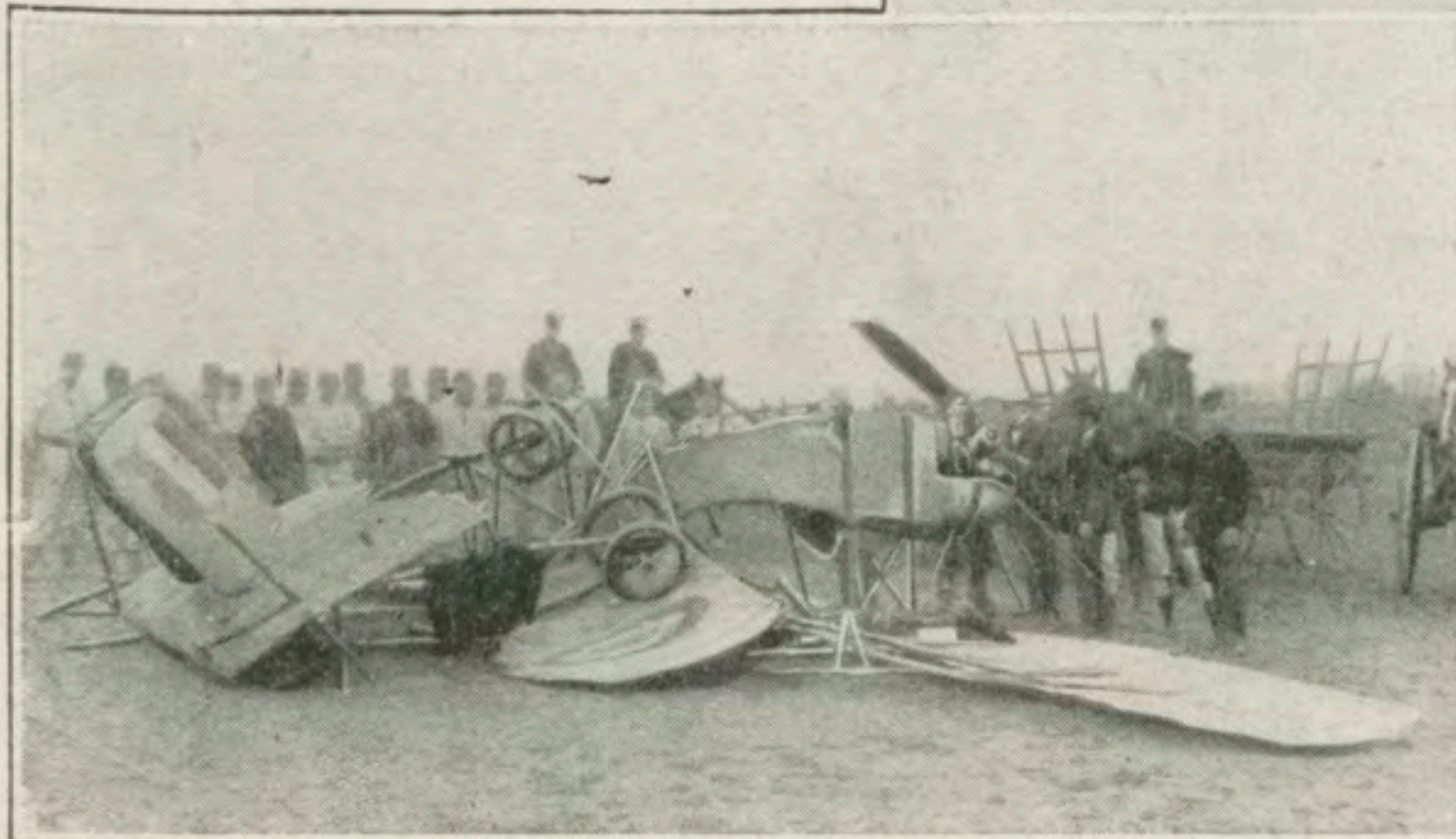
L'Australien Harold Evelyn qui a acquis son développement par une méthode de culture physique spéciale.



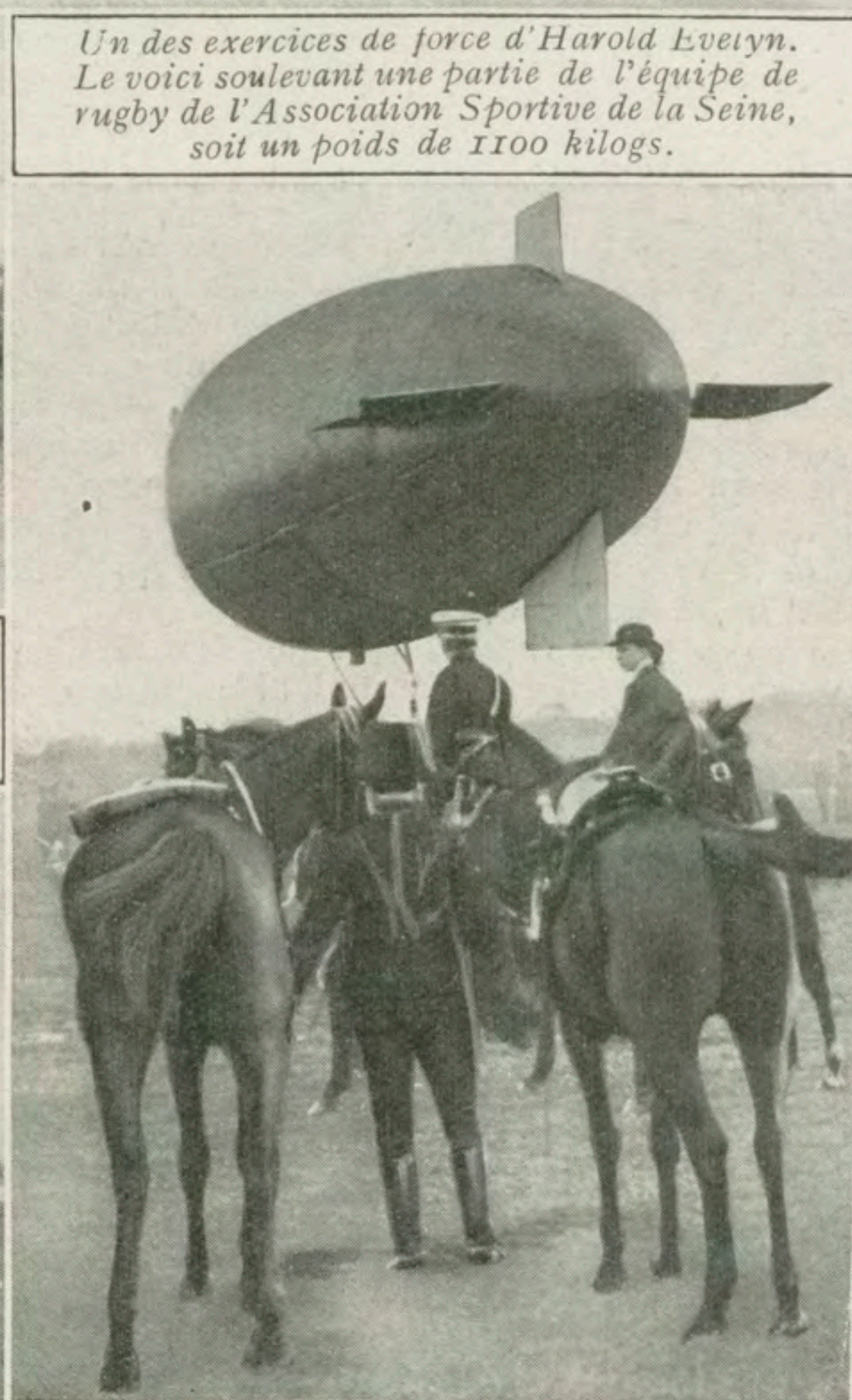
Un des exercices de force d'Harold Evelyn. Le voici soulevant une partie de l'équipe de rugby de l'Association Sportive de la Seine, soit un poids de 1100 kilogs.



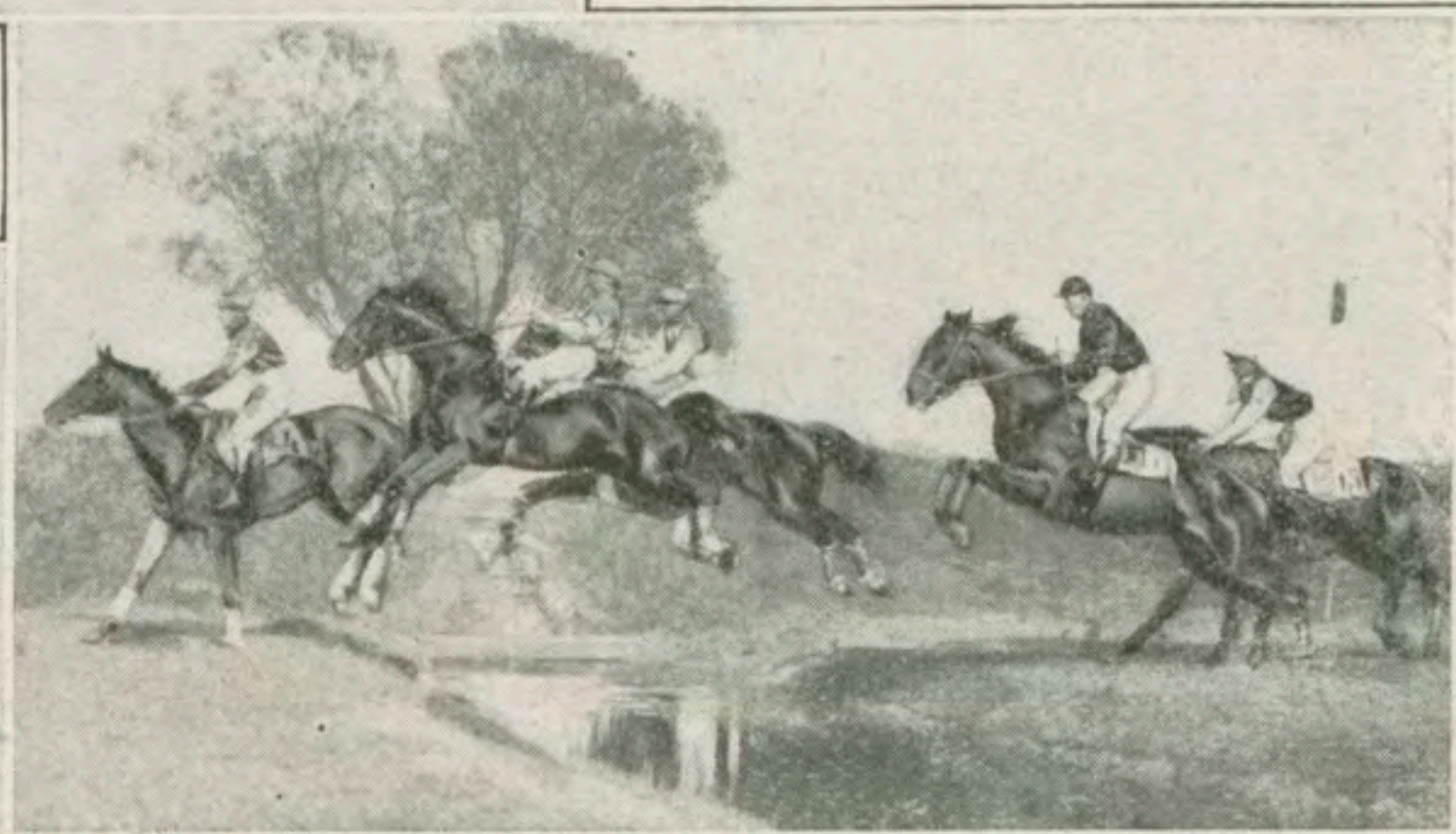
L'aviateur Marty, recordman du monde de la hauteur, avec 4 passagers, s'élevant à 1.800 mètres.



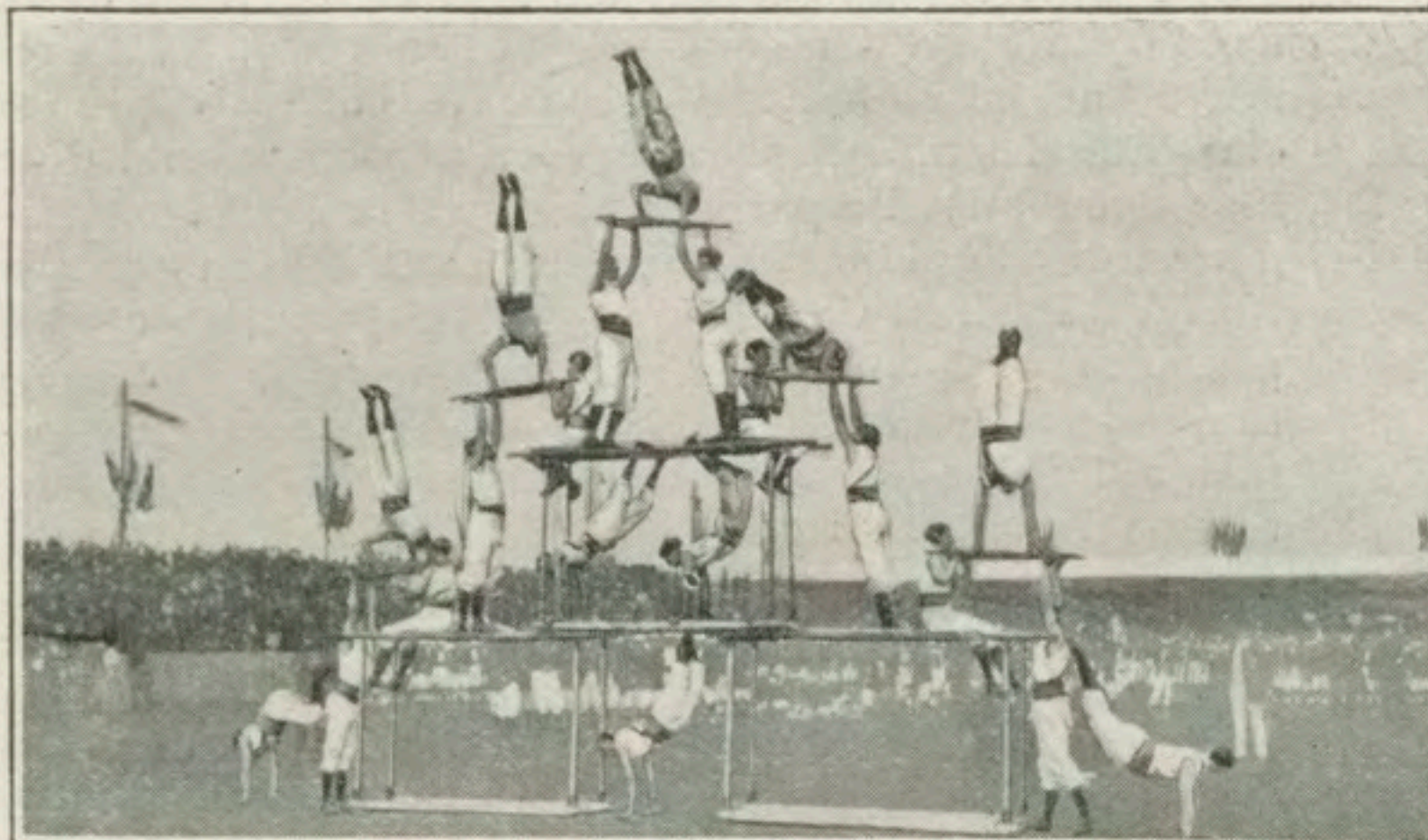
Le sapeur Defougère et son passager, le caporal Strohl, le footballeur fameux, qui étaient partis du Crotoy pour un long voyage aérien, sont tombés à Valenciennes. L'appareil seul a souffert de cette chute.



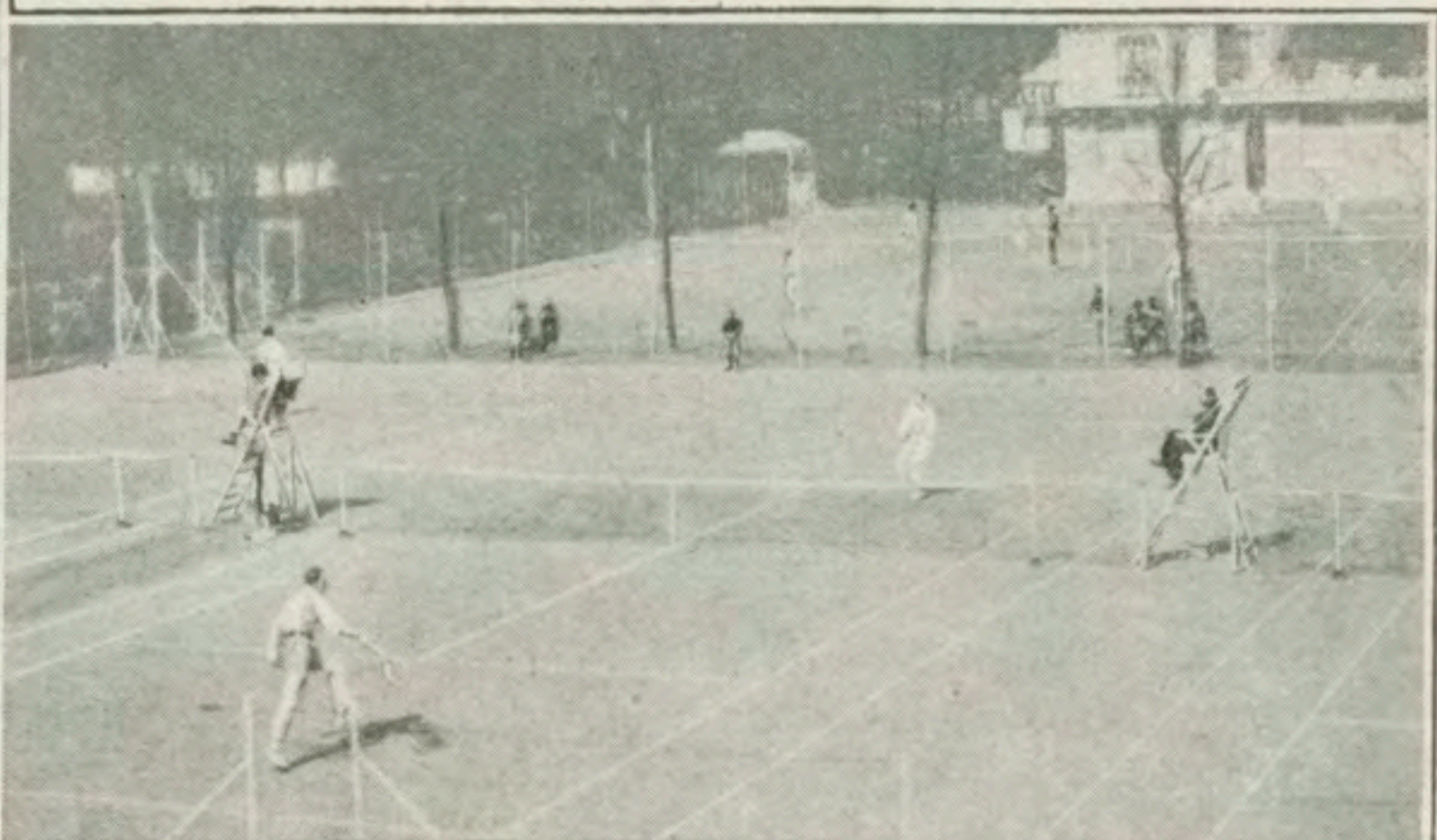
Le petit dirigeable anglais, « Le Bêta » atterrit devant la famille royale d'Angleterre, au-dessus du champ de manœuvres d'Aldershot.



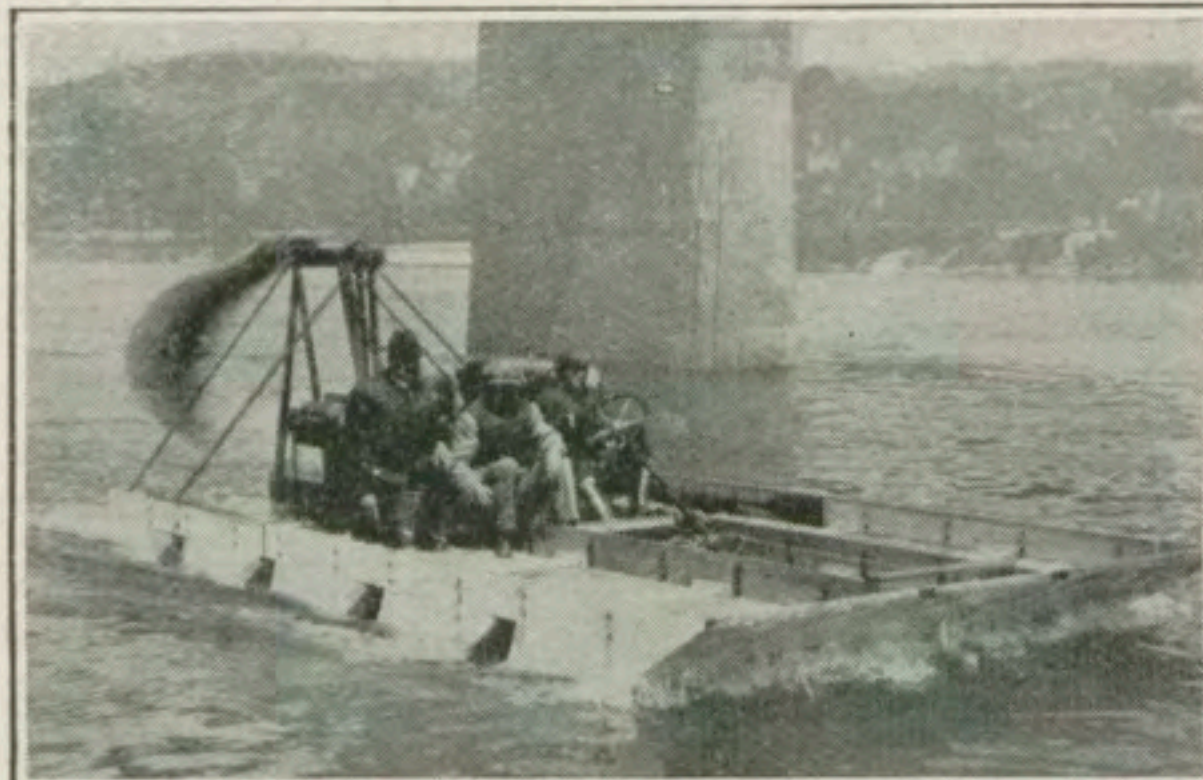
Un saut de la rivière, dans le grand steeple chase de Berlin (5.500 mètres, 100.000 fr.). Disputée le 13 mai, cette épreuve revint à Sea Lord Powers, que l'on aperçoit le dernier à droite, sur notre photographie.



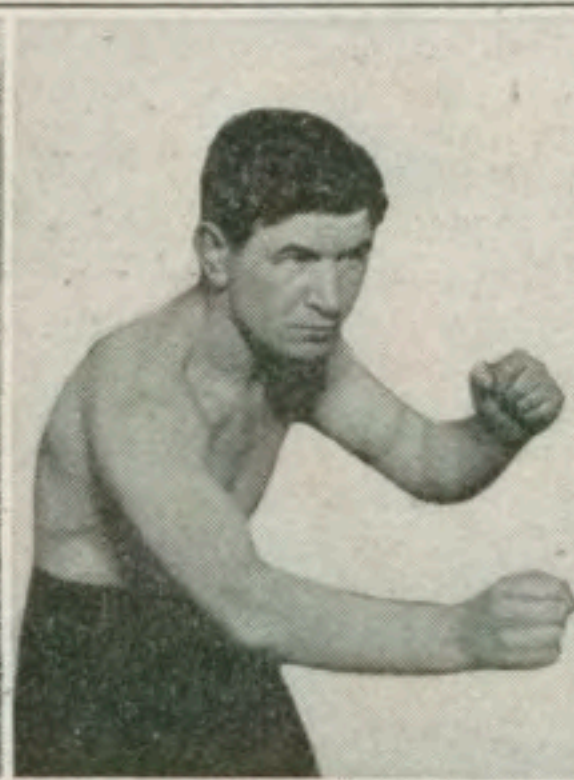
La pyramide humaine exécutée par les élèves de l'École de Joinville, à la fête de l'Union des Sociétés de Gymnastique, à Vichy, en présence de M. Etienne.



Une vue des courts du New Lawn Tennis Lillois, pendant le championnat du Nord qui vient d'y être disputé et auquel prirent part les meilleures raquettes de la région.



Le nouveau bateau glisseur à hélice aérienne du comte de Lambert et Tissandier; il a 3 mètres de large et 7 m. 50 de long, il comporte un moteur de 140 chevaux.



Pat O'Keeffe, qui a battu Stuber par knock-out en deux rounds, le 21 mai.



Birkett franchissant 3 m. 15 au saut à la perche, dans les championnats anglais d'athlétisme.



Capocchi, dead heat avec Fiquemal dans le tournoi de Nice.



L'aviateur Janoir, qui prit part à la Coupe de Distance, photographié par son passager, au volant de son Deperdussin biplace, à 150 mètres de hauteur.



Le départ du match de motocyclettes, disputé le 18 mai entre Baudelocque et Moreau. Celui-ci (à gauche) remporta la victoire.



Le gentleman Louis de Fournas, qui se tua en course, à Avignon.



Le capitaine-aviateur Jucker, de l'armée allemande, s'est tué.



L'arrivée de Peppino Bettini, qui remporta une brillante victoire dans la course cycliste Marseille Toulon et retour.

HIPPISE

Nos candidats du Derby

Nimbus et Vulcain VI doivent représenter notre élevage à Epsom.

Le Derby d'Epsom a été fondé en 1780; il est certain que, pendant bien des années qui ont suivi cette date, personne en France ne songeait à gagner cette épreuve: notre élevage de pur sang était encore dans les limbes.

Mais, depuis qu'il est passé dans le domaine de la réalité, depuis que, vers 1835, les courses ont été régulièrement instituées dans notre pays, le véritable objectif de tous nos grands éleveurs a été de remporter ce trophée, dont la renommée s'étend sur tous les coins de l'univers.

Or, en 1864, le comte de Lagrange commença par s'adjuger les Oaks avec Fille de l'Air; puis, l'année suivante, Gladiateur triompha, encore sous ses couleurs, dans les Deux Mille Guinées, le Derby et le Saint-Léger. Le jour de la victoire d'Epsom, l'enthousiasme français fut à son comble: Paris pavoisa et illumina.

Entre temps, les commentaires des sportsmen retentissaient de fierté et d'espérance; du moment qu'après des débuts si récents, l'élevage français était arrivé à ravir quatre des cinq épreuves classiques anglaises, à quels succès devait-il aspirer!



NIMBUS, MONTÉ PAR MILTON HENRY.

Et la perspective, que nos éleveurs n'osaient envisager, jusque-là, que dans des rêves éloignés, prit rang soudainement parmi leurs souhaits immédiats.

Mais il fallut bientôt en rabattre. Toutes nos tentatives pour renouveler l'exploit de Gladiateur dans le Derby échouèrent.

tristement. Il semble même qu'un mauvais sort s'acharne contre nos essais: C'est ainsi qu'en 1899, Holocauste s'est brisé le paturon au moment où il luttait pour la première place avec Flying Fox: en 1903, Vinicius s'est fait battre de deux longueurs par Rock Sand; en 1905, Jardy a échoué de trois quarts de longueur contre Cicero.

Cependant, nos propriétaires ne se laissent pas aller au découragement; cette année encore, ils se disposent à mettre en ligne deux candidats sérieux, Nimbus et Vulcain VI.

La situation se présente très bien pour nos représentants: alors que tous les résultats récents s'accordent à nous démontrer la valeur de notre génération de trois ans, les Anglais, qui sont des connaisseurs, manquent d'enthousiasme pour leurs représentants du même âge. Il est de fait que la plupart de leurs épreuves un peu importantes ont été remportées jusqu'ici par des outsiders: c'est là une indication qui ne trompe généralement pas.

D'autre part, le marché semble fournir, lui aussi, un symptôme sérieux: Nimbus, à la suite de son succès sur Père Marquette, a fait son apparition à la cote et n'est offert qu'à 12 contre un: quant à Vulcain VI, quelque ami de son propriétaire a parié sur sa chance une somme de 12.500 francs qui lui rapportera, en cas de victoire, 250.000 francs, soit du 20 contre un.

Je n'ai pas à envisager ici la carrière de courses des deux candidats: je me bornerai à examiner leur naissance.

Nimbus appartient à la famille 5; entre parenthèses, nous pouvons y voir un heureux présage, c'est à cette même famille que se rattachait Gladiateur.

Nimbus est par Elf et Nephté; cet accouplement réalise le croisement de Dollar (apporté par le père) avec Galopin (apporté deux fois par la mère), ou plutôt l'inbreeding sur The Flying Dutchman, qui est en même temps le père de Dollar et le grand père de Galopin.

Ainsi constitué, cet inbreeding sur The Flying Dutchman a déjà fourni, de très bons résultats; citons, entre autres, Ajax, Adam, Union, Badajoz, Allamanda et, cette année même, Amadou. Nimbus

possède encore un inbreeding normal de Rataplan sur son propre frère Stockwell et d'autres plus éloignés sur Voltigeur, Newminster et Birdcatcher.

Nous avons vu, lorsque nous avons étudié les fils d'Elf, que toutes les caractéristiques de Nimbus se retrouvent dans les meilleurs produits de cet étalon.

La mère de Nimbus, Nephté, a déjà donné au haras Nuage, par Simonian et Yerres par Elf lui aussi. Elle est fille de Flying Fox et se rattache, par sa mère, à une souche excellente, qui remonte directement à la mère de Rosicrucian et qui nous a donné récemment Marsa, Finasseur et Ex Voto.

Vulcain VI appartient à la famille 4, comme son père, Rock Sand; il y a donc inbreeding sur la famille 4.

Dans les articles qu'ils lui consacrent, les journaux anglais font ressortir qu'il représentera bien peu l'élevage français; en effet, son père, Rock Sand, a été un grand vainqueur anglais, puisqu'il a remporté les Deux Mille Guinées, le Derby et le Saint-Léger; d'autre part, sa mère, Lady of the Vale, est née aux Etats-Unis, d'où elle a été importée en 1909.

Ce que ces journaux devraient ajouter, c'est que Lady of the Vale est une fille de Rayon d'Or; or, Rayon d'Or est né en France; il y a gagné le Prix du Cadran et le Rainbow; mais presque toute sa carrière s'est passée en Angleterre où il s'est adjugé pour 500.000 francs d'argent public et où il a eu l'honneur d'être l'unique représentant de notre élevage à suivre les traces glorieuses de Gladiateur dans le Saint-Léger. A la suite de ces belles performances, Rayon d'Or nous a été enlevé par les Américains, qui n'ont eu qu'à se féliciter des services qu'il leur a rendu comme étalon.

Nous voyons ainsi que Vulcain VI se rattache à notre élevage par un lien moins ténu que le simple fait de sa naissance en France.

Par sa mère, il remonte à l'une des meilleures souches acclimatées aux Etats-Unis; elle se classe, en effet, au second rang sur la liste des familles des vainqueurs des grandes courses américaines.

Le croisement de Rock Sand avec Lady of the Vale est surtout remarquable par l'abondance des courants de Pocahontas (on en compte sept) et des courants de Touchstone (on en compte huit). Vulcain VI est inbred sur Pocahontas, sur son fils Stockwell et sur Touchstone; Rock Sand est inbred sur Stockwell, sur sa mère Pocahontas et sur Newminster, un fils de Touchstone; enfin Lady of the Vale est inbred sur Pocahontas, sur Touchstone et sur Orlando, un fils de Touchstone. C'est ce qu'on peut appeler inbreeding sur inbreeding.

En résumé, deux beaux pedigrees, entre lesquels je choisirais, si j'y étais obligé, celui de Nimbus.

RENÉ RIONDET.

Poignée de nouvelles.

— Le 22 juin commencera à Vichy, un concours hippique organisé par la Société Hippique Française, à laquelle le conseil municipal alloue une somme de 50.000. La somme totale des prix s'élève à 142.000 fr.

— Le roi d'Espagne, qui est un grand cavalier, a vivement apprécié les brillants exercices équestres qu'exécutèrent en son honneur, à Fontainebleau, les écuyers de Saumur. Le lieutenant-colonel de Blaque Belair, l'organisateur du carrousel, les lieutenants Esnault-Pelterie et Laisney, le capitaine Falguière et leur peloton triomphèrent successivement dans leurs exercices de haute école, superbes d'ensemble, de brio et de science.

Les Grandes Épreuves

Les Poules d'Essai.

L'ÉVÉNEMENT de la semaine dernière a été la défaite d'Ecouen et la victoire de Dagor dans la Poule d'Essai. Jusque-là, tous les trois ans d'un certain ordre nous avaient toujours pleinement satisfaits. Si El Tango avait succombé contre Blarney, et Père Marquette contre Nimbus, c'est tout simplement parce qu'ils avaient trouvé meilleurs qu'eux. Leur défaite mettait en relief deux bons chevaux de plus, sans les diminuer eux-mêmes, le moins du monde. Le classement s'opérait facilement, régulièrement. Le résultat de la Poule d'Essai jette un léger trouble, le premier que nous ayons à constater cette saison. Il nous laisse indécis. Qu'est-ce que Dagor? Qu'est-ce qu'Ecouen? nous ne savons plus très bien. Sans doute, il y a une réponse toute prête, et facile.

Ecouen a succombé, sur une distance trop courte pour lui, contre un excellent spécialiste. Cela ne tire pas à conséquence. C'est possible. J'ai entendu de zélés partisans d'Ecouen, dire après la course: « Tant mieux; gagner la Poule d'Essai c'est, pour un candidat au Derby, de très mauvais augure. Il n'y a pas d'exemple, depuis onze ans, d'un cheval ayant gagné les deux courses. » S'applaudir d'une défaite est

évidemment excessif. Il y a dans cet optimisme, plus de fétichisme que de logique. Ce qu'on peut dire très raisonnablement, c'est qu'un échec sur la distance de la Poule d'Essai est plus que tout autre réparateur, et que nombre de chevaux l'ont réparé. L'exemple le plus récent est celui d'Alcantara II, le gagnant du Derby de 1911, qui était non placé dans la Poule d'Essai, gagnée cette année-là par un poulain qui portait les mêmes couleurs que Dagor, et qui ne brilla guère par la suite, Lord Burgoyne. Précédemment, Mordant, qui devait gagner, lui aussi, le Derby avait fini troisième dans la Poule d'Essai; le gagnant était encore cette fois un poulain de l'écurie Ed. Blanc, et qui était franchement médiocre, Ouadi Halfa.

Maintenant, l'année d'avant, avait succombé dans la Poule contre Eider. Northeast futur gagnant du Grand Prix, n'y avait fini, lui aussi, que deuxième. En somme, quatre fois depuis sept ans, on trouve, parmi les vaincus de la Poule, le gagnant d'une des deux grandes courses classiques. Les partisans d'Ecouen ont donc raison de ne pas désespérer. Mais, en attendant, le prestige de leur favori est atteint. Il bat tout, sauf Dagor, c'est vrai, mais sans autorité, sans supériorité très accusée. Dans un poulain, à peine différent de Baldaquin et Foulbec, on ne reconnaît plus le crack rêvé. Sans doute, il y a aussi derrière lui Blarney. Mais on ne sait plus bien, non plus, ce que vaut celui-là. Un léger accident l'avait obligé, il y a quinze jours, à manquer un engagement important. Il a dû subir une interruption de travail dont il s'est peut-être ressenti. Une sérieuse réserve s'impose à son sujet. Il n'a jamais été, d'ailleurs, même l'année dernière, un cheval parfaitement régulier.

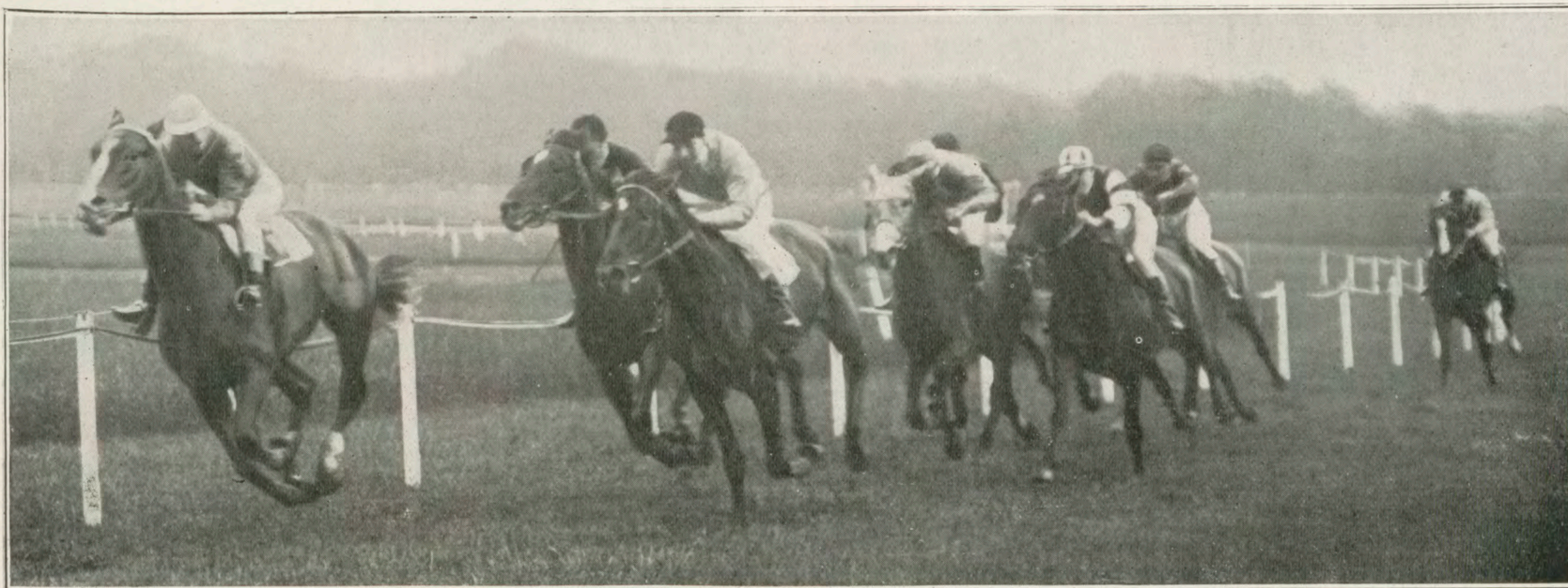
Quant au gagnant, Dagor, on n'est pas, non plus, très édifié sur son compte. On l'est un peu moins bien qu'avant la course, car on entrevoit, pour lui, des horizons nouveaux. On se demande s'il est aussi limité qu'on le croyait. Après l'avoir vu succomber sur les 2.000 mètres du Prix Lagrange, battre ensuite, à Longchamp, très plaisamment Fourvières sur 1.400 mètres, dominer Gloster pendant 1.500 mètres, dans le Prix Edgard de La Charme, pour finir par le battre péniblement d'une tête, on se croyait fixé: c'était un « miler » et rien de plus; et, à première vue, sa victoire dans la Poule, qui est l'épreuve classique des milers, ne peut rien nous apprendre de bien nouveau; elle paraît n'être que la simple confirmation de l'opinion admise. En fait, il n'en est pas tout à fait ainsi. Ce qui nous rend perplexes, ce n'est pas, à proprement parler, la victoire de Dagor, c'est la manière. Dagor a fait une course d'attente, un peu malgré lui, d'ailleurs, et faute d'avoir réussi à prendre un bon départ. Stern s'est bien gardé, naturellement, de lui faire regagner, au prix d'un effort trop hâtif, le terrain perdu: il l'a laissé tranquillement dans la dernière partie du peloton, où il était encore entre les tournants.

Sa situation, à ce moment, ne paraissait guère favorable et on ne songeait plus à lui, quand on l'a vu surgir en dehors, à la distance. Il a montré, dans cette fin de course, une pointe de vitesse vraiment remarquable, restant seul, sans lutte, en quelques foulées et gagnant très facilement. Ce n'est pas là la manière du vrai miler. Un cheval qui possède un bout de vitesse comme celui-là, et qui s'est montré capable de le garder en réserve pour le servir à propos, doit pouvoir l'utiliser sur des parcours sensiblement plus longs. Il y a bien des courses de 2.000 et de 2.400 mètres qui sont moins sévères, et n'exigent pas plus de tenue que telle course de 1.600 mètres, menée très rondement d'un bout à l'autre, comme celle de dimanche. On ne court pas toujours de bout en bout. Dagor, avec les moyens particuliers qu'on lui découvre aujourd'hui, devient dangereux sur tous les parcours. Et, d'ailleurs, est-il bien sûr qu'il manque de tenue? On lui avait demandé, jusqu'ici, d'aller de l'avant, de marcher pendant tout le parcours. Cela fait, on le laisse tranquillement pour n'exiger de lui qu'un effort final. C'est peut-être là tout le secret.

Marka a eu un meilleur départ que Dagor, et même un excellent départ. C'est peut-être ce qui l'a perdue. Elle a été mieux que tout le reste pendant 1.400 mètres et a fléchi ensuite, comme si sa limite était là. Rien ne dit que, mieux ménagée, elle n'aurait pas tenu jusqu'au bout. Rien ne le démontre non plus, d'ailleurs. Il resterait à savoir si son caractère s'accommoderait d'une course d'attente, ou si elle n'est pas à l'inverse de Dagor, un vrai flyer, ayant tout intérêt à s'étendre de suite dans son action. Il est intéressant de remarquer qu'après avoir faibli à 1.400 mètres, elle est revenue un peu à la fin. Elle a fini à trois quarts de longueurs environ de Banshee qu'elle battait, l'an dernier, d'une encolure, et, comme l'an dernier, encore, Marigot se trouve derrière elles. Elles ne sont pas, d'ailleurs, d'un mérite transcendant et la ligne de Baldaquin, qui a rendu facilement onze livres à Banshee, dans le Prix Citronelle, donne la mesure de leur infériorité.

STUART.

DU PRIX LA FORCE AU PRIX CONSUL



Bonbon Rose

Le Cid III

Big 4

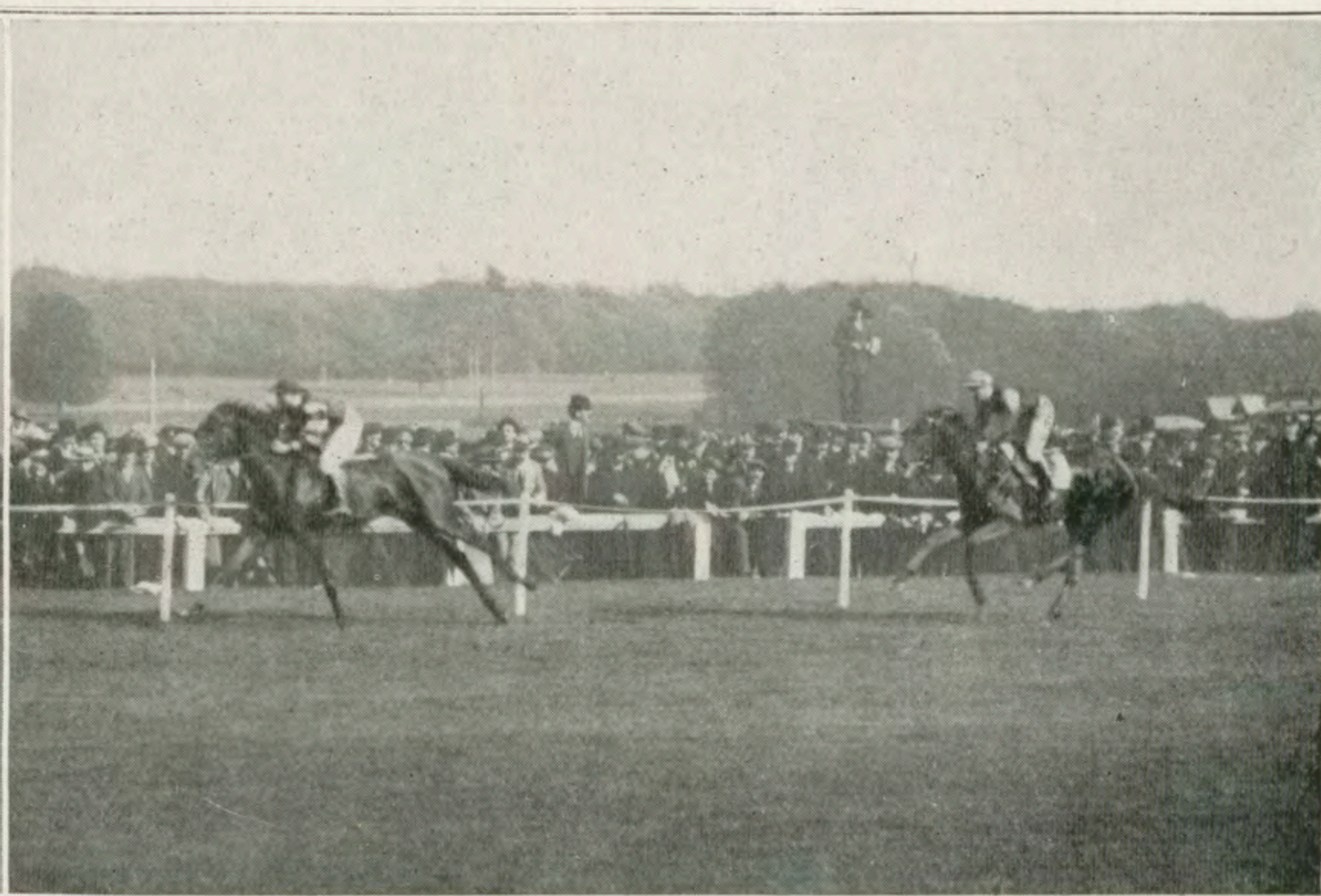
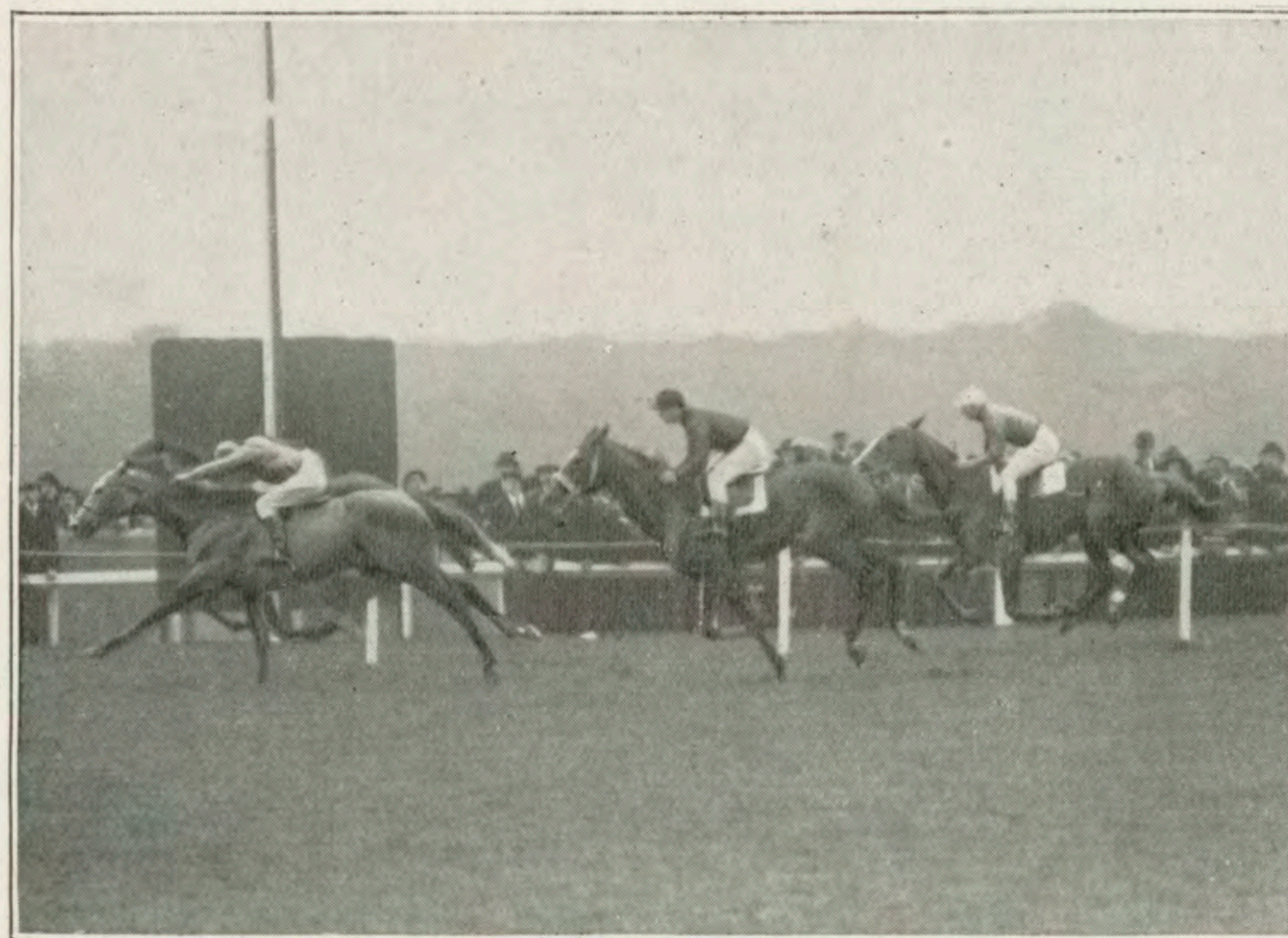
Isard II

Amadou

Shannon

LE PRIX LA FORCE (2.200 mètres, 40.000 francs). — LONGCHAMP, 15 MAI. — DANS LE DERNIER TOURNANT.

Bonbon Rose a mené le train devant Big 4, Amadou, Isard II, Shannon, et de Viris. A l'entrée de la ligne droite, Big 4 lâchait pied. Bonbon Rose, Amadou, Isard II et Shannon apparaissaient ensemble. Amadou et Isard II entamaient une lutte très vive. Amadou l'emportait d'une tête sur son rival.



Amadou Isard II

De Viris

Bonbon Rose

L'ARRIVÉE DU PRIX LA FORCE

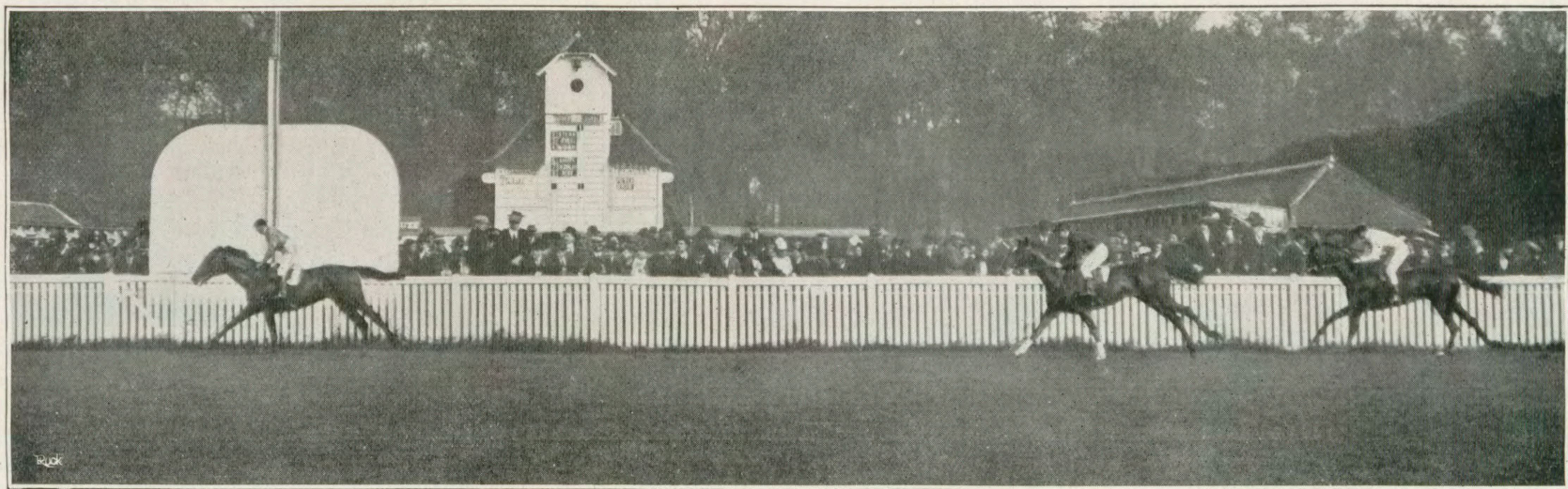
Amadou, qui dans le Prix Boïard, à Maisons-Laffitte, avait succombé d'une tête contre Isard II, a repris sa revanche sur son rival.

Libertad

Madelon

L'ARRIVÉE DU PRIX DE LONGCHAMP (Handicap, 20.000 francs)

Crébecut a gardé longtemps le commandement. Au dernier tournant, Libertad passait pour l'emporter de quatre longueurs sur Madelon.



L'ARRIVÉE DU PRIX CONSUL (4.000 mètres, 20.000 francs). — MAISONS-LAFFITTE, 16 MAI.

Sarrazin et Bénédiclin de Soulac ont mené devant Galafron, Saint Ange III, Yeries et Floraison. Après les tribunes, Bénédiclin de Soulac était seul en tête. En face, Galafron venait lui livrer une attaque prématurée. Saint-Ange III prenait l'avantage dans la ligne droite et l'emportait sans lutte de quatre longueurs.

LA JOURNÉE DES POULES



Marka Auri Sacra Moïa Oréade Reine Blanche II Banshee Marigot Scamonée

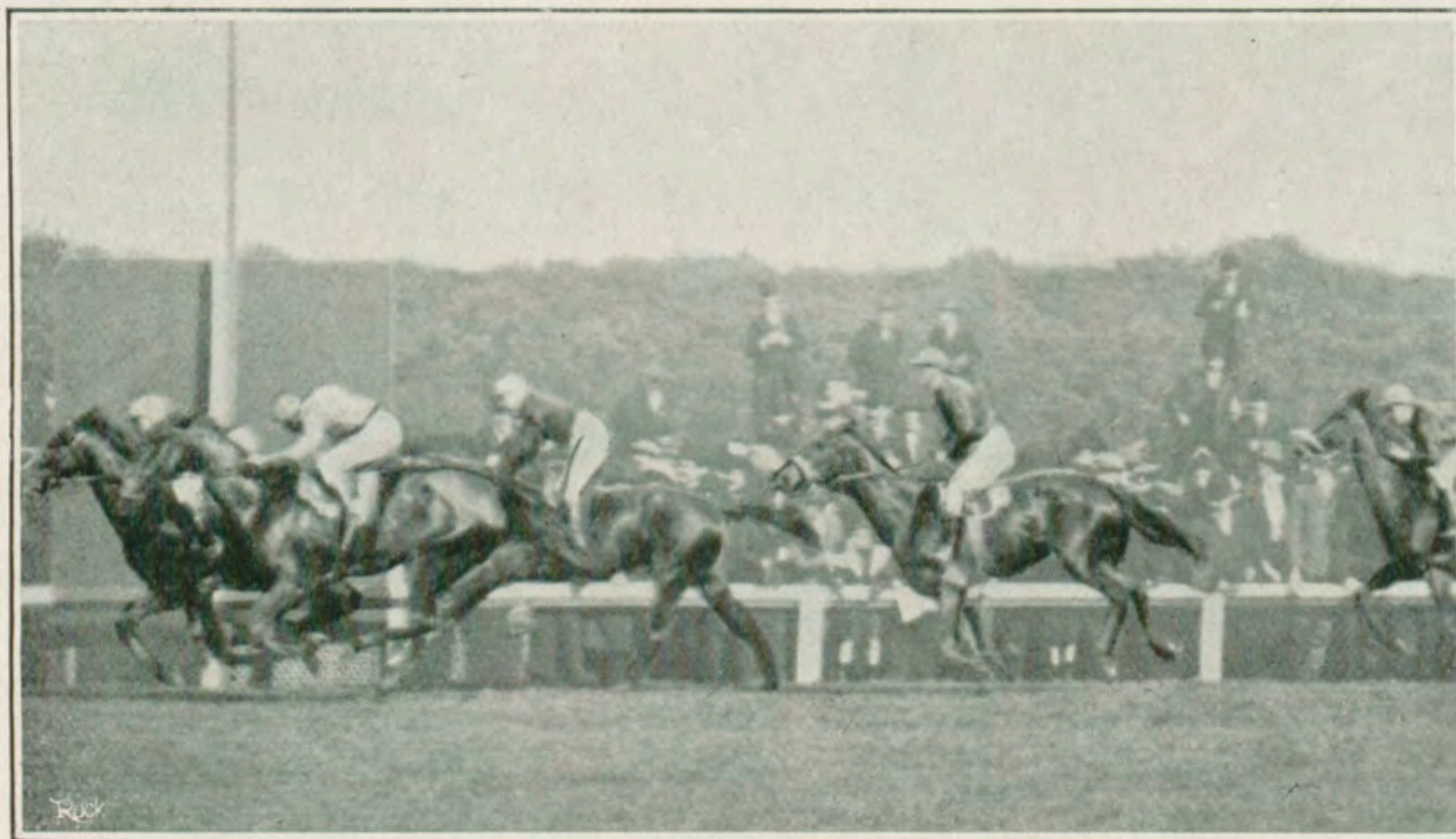
POULE D'ESSAI DES POULICHES (1.600 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 19 mai. — L'entrée de la ligne droite.

Marka est partie en tête, devant Auri Sacra, Moïa et Oréade; à l'entrée de la ligne droite, Banshee venait en dehors et se détachait avec Marka et Moïa. Au pavillon, Banshee avait l'avantage, elle résistait très bien à une très vive attaque de Moïa.



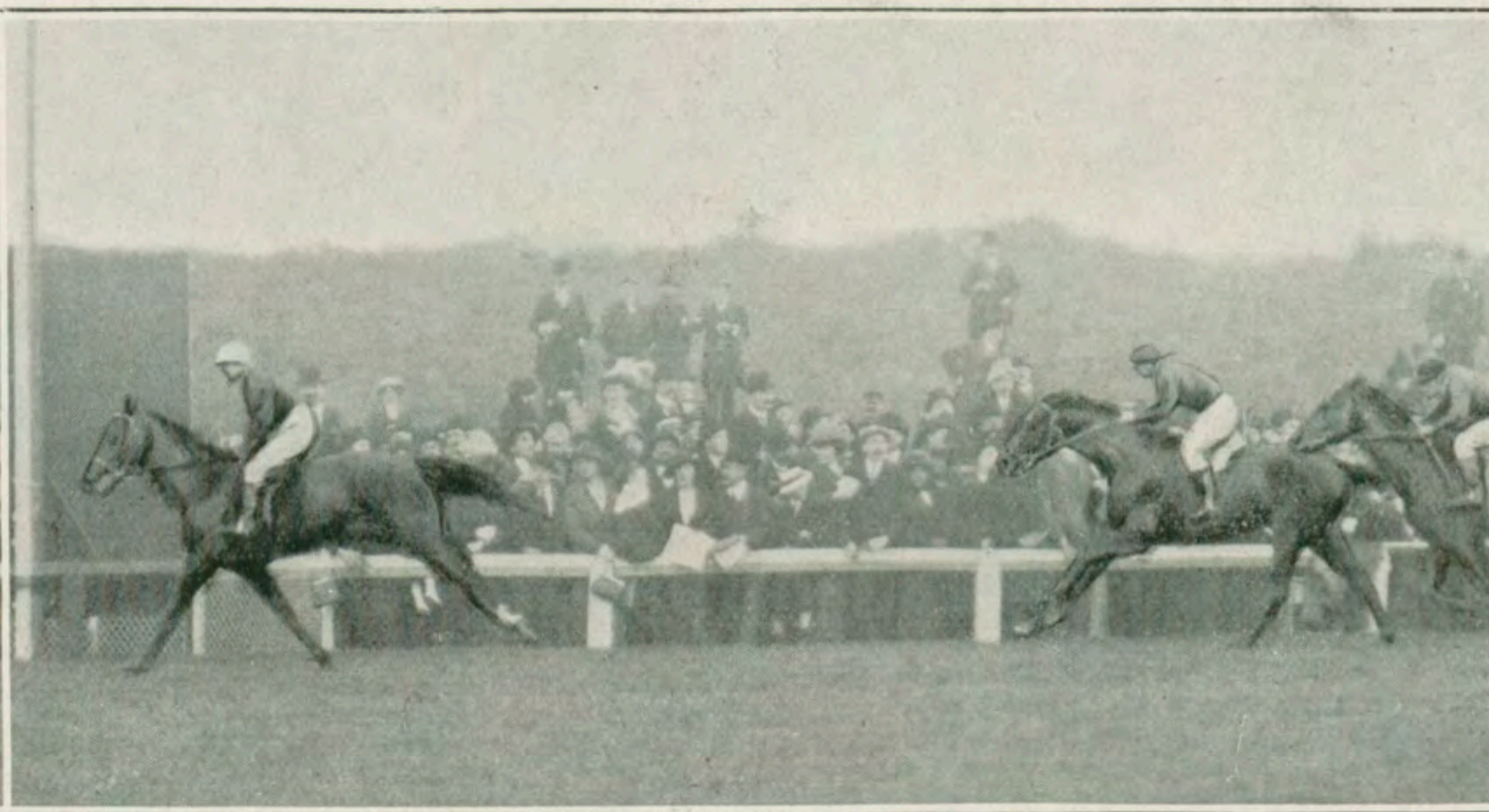
POULE D'ESSAI DES POULAINS (1.600 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 19 mai. — L'entrée de la ligne droite.

Gloster est parti devant Baldaquin, Foulbec, Blarney, Grétry et Ecouen. Dans les tournants, Gloster et Grétry étaient devant Foulbec et Blarney. A l'entrée de la ligne droite, Ecouen venait en dehors. Au pavillon, Dagor sortait du peloton et se détachait pour gagner, par deux longueurs, devant Ecouen.



L'ARRIVÉE DE LA POULE DES POULICHES

Banshee, qui avait succombé honorablement contre Oukoïda et Baldaquin dans le prix Citronelle, au Tremblay, a dominé nettement ses adversaires, quoique ayant été mal engagée dans le dernier tournant.



L'ARRIVÉE DE LA POULE DES POULAINS

Ecouen, le vainqueur du Grand Critérium, n'a pas opposé de résistance à Dagor, quand celui-ci est venu pour l'attaquer. Il finissait à deux longueurs derrière le cheval de M. Edmond Blanc.

La science de la santé⁽¹⁾

(Suite et fin.)

PAR H. MIRVILLE, ancien instructeur du cadre fixe de Joinville

CHAPITRE VIII

2) Dans la station debout, penser à poser le pied sur la tranche extérieure.

3) Exécuter des élévations de jambes en avant — la jambe croisée vers l'intérieur — pied droit dirigé vers la gauche et inversement.

Pieds tournés en dehors. — Cette déviation accompagne généralement la précédente. Elle se corrige par les mêmes moyens.

Avoir soin, dans tous les exercices, d'ouvrir les pieds sensiblement moins que l'équerre — soit à 50 ou 60 degrés au plus — et de surveiller sa marche.

Très souvent, la personne qui a les pieds en dehors marche très fortement penchée en arrière, et lentement, parce que cette position des pieds ne permet pas la rapidité de l'allure.

Il faut donc faire effort pour ramener la pointe des pieds en dedans, porter le poids du corps un peu en avant et dérouler le pied complètement sur le sol, du talon à la pointe.

Les petits méfaits de l'arthritisme chez les adultes. — On sait que l'humanité actuelle est divisée en deux grandes classes : les arthritiques et les tuberculeux ! Heureusement, il en existe une troisième, encore assez nombreuse, mais qui, sans l'exercice, disparaîtrait rapidement des sociétés civilisées : celle des gens sains.

Mais, même les gens sains et normaux à l'origine, finissent souvent par devenir arthritiques, à cause de leur régime de vie — sans exercice — et surtout de leur alimentation qui est hors de proportion avec leur dépense physique journalière.

Nous n'insisterons pas ici sur la nécessité, pour le citadin, d'avoir un régime alimentaire très modéré. Cela a été répété bien des fois et la bourgeoisie commence, heureusement, à se pénétrer de ces trois vérités : 1) la viande, le vin, le thé, le café, doivent être absorbés en très petites quantités ; 2) l'alcool doit être à peu près banni de l'alimentation ; 3) il est tout à fait inutile d'absorber plusieurs plats substantiels à chaque repas.

Nous ne voulons ici que donner le moyen de remédier, par l'exercice, aux petites infirmités déjà survenues, qui sont les manifestations locales d'un état arthritique général et menaçant l'organisme tout entier.

L'ankylose des différentes articulations a un remède bien simple : l'exercice modéré et progressif de ces articulations, accompagné bien entendu d'un régime alimentaire approprié.

Le cou. — L'ankylose du cou, se combat par les mouvements indiqués au chapitre III. Y ajouter :

1) La flexion en arrière et en avant.

2) La circumduction de la tête.

Ce dernier exercice doit être répété deux fois dans un sens, deux fois dans l'autre, lentement. Plus rapide et plus répété, il peut produire un commencement de vertige par anémie cérébrale, assez désagréable.

Ces mouvements s'exécuteront sans opposition d'abord ; puis, avec opposition progressive de la main, sauf la circumduction.

L'épaule. — L'ankylose partielle de l'épaule est très fréquente ; mais chez les personnes encore jeunes, elle peut disparaître facilement par l'exercice journalier.

Les mouvements indiqués au chapitre trois, suffisent très bien à la combattre. Il ne faut pas se laisser rebuter par la difficulté que présente leur exécution au début : peu à peu l'amplitude augmente et arrive rapidement à être normale. On suivra rigoureusement la progression suivante :

1) Prises des diverses attitudes des bras ;

2) Exercices simples : Elévation horizontale, élévation latérale, élévation verticale (limitée au début) ;

3) Circumduction de l'épaule :

a) Mains aux épaules ;

b) Bras tendus latéralement ;

c) Un bras tendu verticalement (plan antéro-postérieur).

d) Mouvement des bras en spirale croissante ;

e) Les deux exercices dissymétriques circumduction des bras, indiqués au chapitre V, (fig. 1, 2, 3, 4, 5).

L'avant-bras. — Ce sont les mouvements :

1) De flexion et d'extension de l'avant-bras sur le bras ;

2) De supination et de pronation, c'est-à-dire de

paumes en dessus et paumes en dessous, qu'il faut particulièrement exécuter. Nous en avons indiqué plusieurs chapitre III.

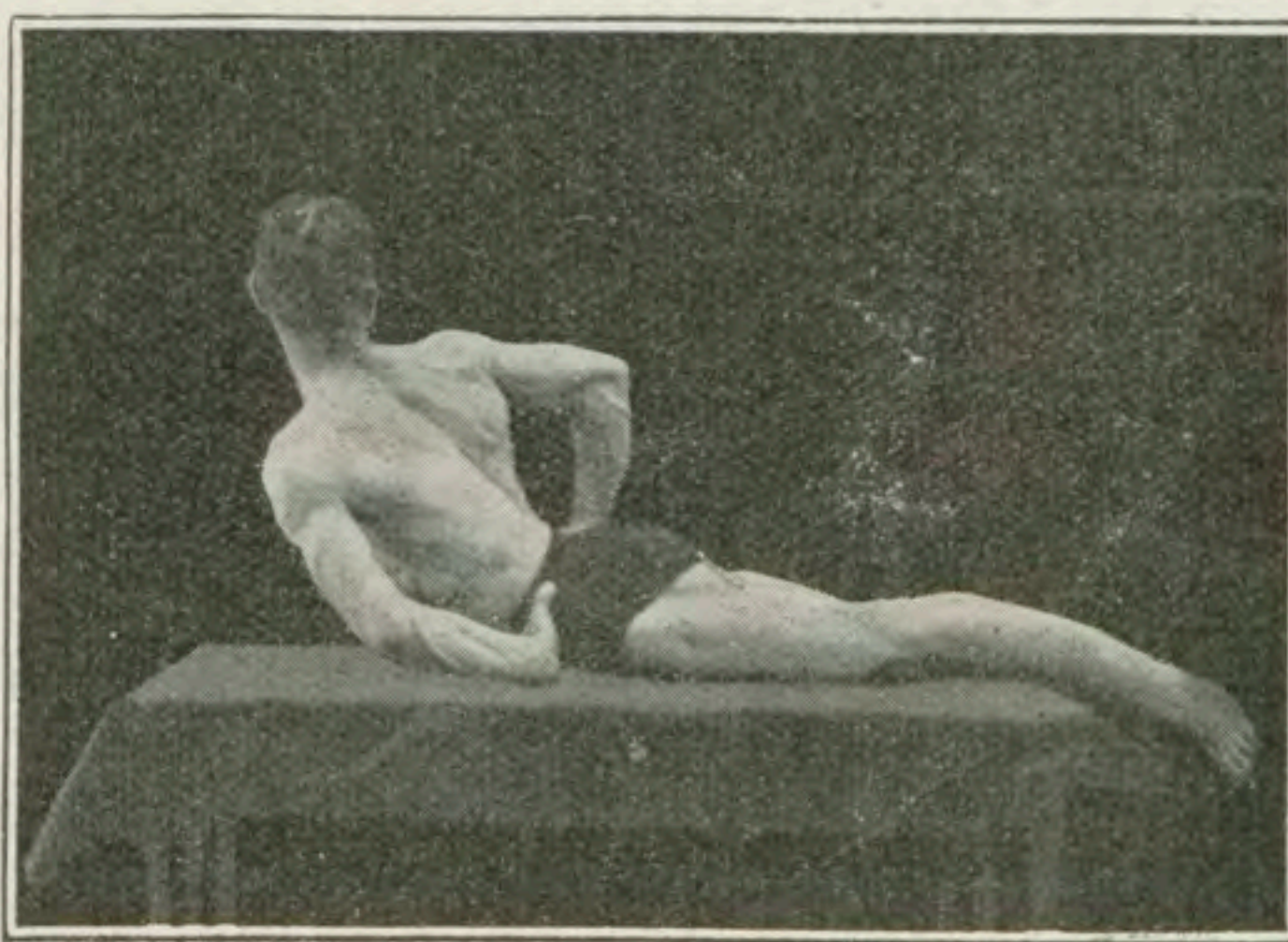
Les Poignets. — Les divers mouvements des bras sont accompagnés de mouvements des poignets et des doigts.

Ne pas oublier que tous les mouvements de bras s'exécutent, en principe, les doigts allongés et joints, le pouce rapproché des autres doigts (sans raideur). Le poignet doit être placé dans le prolongement de l'avant-bras.

A l'exercice d'extension des poignets, indiqué au chapitre III, on doit joindre ici l'abduction et l'adduction latérales (mouvement à gauche et à droite) et la circumduction qui est, comme toujours, la réunion des quatre mouvements : flexion, abduction, extension, adduction.

Pour la souplesse des doigts, il existe un assez grand nombre d'exercices qui rentrent dans les exercices de piano et y préparent très bien d'ailleurs.

Colonne vertébrale. — L'ankylose, la raideur de la colonne vertébrale, survient assez vite, si l'on ne



Contre la scoliose. — Couché sur le ventre. Extension et torsion du tronc (pieds fixés).

fait pas journellement des exercices d'assouplissement. Nous en avons donné les raisons. Nous avons fait remarquer aussi que certains sports comme la marche, la course même, tendaient à raidir quelque peu les articulations du tronc.

Le remède, très efficace c'est l'exécution des mouvements du tronc, indiqués dans le chapitre III. Il faut, là encore, s'armer de patience, et ne pas vouloir, du premier coup, égaler la souplesse des boxeurs ni des hommes-caoutchouc, cette dernière fort peu enviable, du reste.

On exécutera successivement :

1) Les fentes en avant et en arrière ;

2) Les flexions et extensions du tronc : en avant, en arrière et latéralement ;

3) Les torsions du tronc ;

4) Les mouvements énergiques des abdominaux avec les pieds fixés.

5) La circumduction du tronc.

Comme pour la tête, il convient de n'exécuter ce dernier exercice que deux fois dans chaque direction.

La Hanche. — L'ankylose de la hanche est assez fréquente, mais souvent ignorée, parce que les mouvements très amples sont rarement utilisés par cette articulation.

Ce n'est que lorsque les déplacements permis deviennent très réduits que l'on s'en aperçoit ; il est un peu tard. Aussi convient-il d'exécuter soigneusement les exercices de jambes que nous avons indiqués au chapitre III.

1) Elévations latérales ;

2) Elévations et rotations couché sur le dos.

Genou. — Par contre, l'ankylose, l'arthrite plus ou moins prononcée du genou, est extraordinairement fréquente et facilement constatable.

Il est peu de personnes non entraînées aux exercices du corps qui pourraient exécuter une flexion complète des extrémités inférieures sans aide ou sans appui.

Si elles le peuvent, il n'en est peut-être pas une sur vingt qui n'entende de fâcheux craquements dans l'articulation du genou.

Or, ces craquements montrent que le glissement des surfaces articulaires n'est pas suffisamment assuré par la synovie que doivent sécréter les bourses séreuses comprises entre le tibia, le fémur

et la rotule. C'est, à proprement parler, un commencement d'arthrite du genou qui se développera si l'exercice ne vient activer la circulation dans cette région, et rendre aux glandes synoviales leur vitalité.

De là la nécessité d'exécuter les mouvements de flexion et d'extension complètes de la jambe sur la cuisse pour lesquels nous avons une prédilection particulière parce qu'ils facilitent la circulation du sang dans la partie du corps la plus éloignée du cœur où la colonne sanguine de retour est la plus haute la plus lourde à soulever pour l'organe central d'où vient la force de propulsion.

Ne pas craindre d'exécuter des demi-flexions, puis des flexions de jambe :

1) Le matin, au lever.

2) Après chaque repas.

3) Le soir au coucher.

Pour les gens de bureau, c'est un excellent exercice dérivatif des travaux qui congestionnent la tête et refroidissent les pieds.

Bien entendu, on n'exécutera chaque fois que deux ou trois flexions complètes et jamais trop vivement.

Les autres exercices de jambes sont très bons aussi et les petits exercices de sauts prescrits dans l'article 4 sont excellents.

Comme sport, nous recommandons particulièrement la bicyclette, cultivée avec modération et, comme nous l'avons dit, en remontant suffisamment la selle pour que la jambe s'allonge complètement dans la poussée.

Les articulations diverses du pied bénéficieront de tous ces exercices et seront, en partie, prémunies contre les fâcheuses attaques de goutte et de rhumatismes.

Nous recommandons encore, dans ce sens, l'élévation sur la pointe des pieds et les sautilllements sur place.

TROUBLES DE NUTRITION

Nous ne considérerons pas ici les lésions provoquées dans les organes, elles sont essentiellement du domaine médical, mais les manifestations peu graves et extérieures pour ainsi dire.

Les principales sont :

1) Les battements de cœur.

2) L'essoufflement.

3) La paresse de l'estomac et des intestins.

4) Les varices.

5) L'obésité, la maigreur.

Les battements de cœur et l'essoufflement rapide peuvent avoir bien des origines diverses qu'il convient au docteur de préciser.

Ce qui est certain, c'est que, sauf avis formel du médecin, il ne faut pas s'astreindre à un repos absolu, sous prétexte que le cœur bat ou que le poumon s'essouffle au moindre effort.

Il est reconnu depuis longtemps, et de récentes communications faites au dernier congrès d'éducation physique l'ont confirmé, que les mouvements lents et amples des membres et du tronc ont une excellente influence sur la fonction cardiaque, même affaiblie.

D'autre part, le rythme respiratoire également lent et profond a les mêmes effets, surtout si la respiration est thoraco-abdominale.

Dans les deux séries d'exercices, on évitera :

1) Les temps d'arrêt prolongés en fin d'exercices : les mouvements seront continus.

2) La contraction trop violente des muscles à fin de course.

Les mouvements seront donc souples et arrondis suivant la formule de M. Demeny dans sa nouvelle méthode de gymnastique féminine.

Nous recommandons tout spécialement la marche à allure modérée en terrain plat, la respiration bien rythmée et la marche ascensionnelle lente (côtes ou escaliers) ; enfin, ici encore, les exercices de jambes et du tronc et quelques exercices des bras, simples, exécutés avec beaucoup de souplesse.

Pas de sauts. Si l'état s'améliore sensiblement, on peut essayer un peu de course glissée sur place, mais mieux vaut demander avis au docteur.

E stomac et intestins. — La paresse de l'estomac qui se manifeste sous bien des formes, dont la dyspepsie n'est pas l'une des moins fâcheuses, se soignera surtout par le régime, et par l'exercice au grand air.

Une bonne marche de quelques kilomètres, assez rapide, une course de plusieurs minutes, ont raison de bien des paresseuses d'estomac.

(1) Voir les nos 757 et suivants.

L'exercice modéré, régulier devra y être joint. Mais la maladie chronique d'estomac ne trouvera là qu'un adjuvant du régime et de la cure d'eau minérale.

En tout cas, je puis signaler les effets certains sur les digestions un peu pénibles, d'une marche accompagnée d'une respiration diaphragmatique, très ample et très profonde. Le massage de l'estomac produit par la contraction régulière et énergique du diaphragme est un merveilleux adjuvant de la circulation stomacale, par suite de la sécrétion du suc gastrique et du brassage des aliments.

Le même effet se constate sur les intestins : ballonnement, douleurs passagères, paresse de la digestion, constipation, seront combattues efficacement par la respiration abdominale énergique et pratiquée assidûment.

Il faut y joindre les mouvements du tronc et en particulier ceux destinés aux abdominaux.

Elle existe à tous les degrés, depuis la simple rondeur des formes jusqu'à la difformité, en passant par l'embonpoint et l'infiltration graisseuse.

Elle est toujours un indice de mauvaise circulation du sang, originelle ou acquise.

Enfin, presque toujours, sauf des cas vraiment morbides et qui relèvent directement du médecin, elle peut se combattre et s'atténuer facilement par le régime et l'exercice.

Pour le régime, je renvoie encore aux livres spéciaux sur le sujet, dont quelques-uns sont très bien faits. Il varie suivant les cas et les individus.

La règle très générale c'est qu'il ne faut pas diminuer trop vite la ration alimentaire habituelle. Le changement se fera peu à peu, et le sujet devra arriver au régime normal suivant : sept heures de sommeil, deux heures d'exercices physiques divers, quatre repas dont deux principaux par jour.

Les repas devront être simples : le matin café au lait et pain grillé ; à midi un plat de viande rôtie, un légume, fromage et fruit, pain grillé ou en petite quantité ; à quatre heures thé et rôties. Le soir, potage peu abondant, œufs ou poisson, légumes verts, dessert, boire un verre après ou mieux avant chaque repas.

L'exercice devra comprendre :

1) *Exercice en plein air.* Exécuter chaque jour quelques kilomètres à pied, à une allure qui deviendra assez rapide ; on fera par exemple 2 kilomètres pour se rendre à son bureau, et revenir chez soi. Au début, cela prendra 20 minutes, puis 19, puis 18 et

peut-être 17, soit en tout une heure et demie environ de marche par jour. Respiration totale, thoraco-abdominale.

2) On y joindra les exercices de gymnastique indiqués dans les articles précédents soit :

Le matin 15'.

Le soir 20'.

Au total deux heures environ d'exercices.

Les jours de liberté seront consacrés à des promenades en plein air, autant que possible.

3) *Exercices spéciaux.* Tous les exercices du tronc sont à recommander, mais le plus efficace, le spécifique pour ainsi dire de l'obésité, c'est le redressement du tronc en avant, les pieds fixés, comme nous l'avons décrit dans l'article 3.

La progression comprend mains aux hanches, aux épaules, à la nuque, bras dans le prolongement du tronc.

Il faut l'exécuter 3 fois au moins à chaque séance d'exercices. On pourra le répéter peu à peu jusqu'à 6 fois.

Le mouvement doit être exécuté lentement, sans s'aider des bras, mais il ne faut pas, contrairement à ce qu'on croit d'habitude, chercher à raidir le tronc en se relevant ; la tête peut venir très peu en avant avec le haut du tronc : les muscles abdominaux n'en travailleront que plus énergiquement. Ce qu'il faut éviter c'est l'à-coup du départ, qui donne un élan, et supprime une bonne partie du travail par la suite.

Les élévations et rotations de jambes, couché sur le dos, sont excellentes aussi.

Ces mouvements seront ensuite exécutés par petites saccades successives.

Bien entendu, il faut exécuter toute la progression des exercices indiqués, dans ses articles et particulièrement les exercices de course.

Chaque séance doit provoquer une sudation légère, et se terminer par une friction sèche que l'on exécutera avec un gant ou une lanière de cuir.

Varices. — Les varices sont causées par la dilatation trop considérable des valvules des veines, qui finissent par rester distendues, et former des saillies puis des nodosités sous la peau. Les stations debout prolongées, ou la mauvaise circulation inférieure accompagnée de mauvaise nutrition en sont la cause la plus fréquente.

L'excès des sports violents, et en particulier du saut les provoquent également.

Bien entendu le remède variera suivant les cas : parfois il faut le repos, et parfois l'exercice.

Nous parlons ici pour les gens plutôt sédentaires. Il leur faudra un exercice modéré des jambes.

1) Flexions et extensions lentes, de préférence couché sur le dos.

2) Flexions très progressives des extrémités inférieures, quand les veines ne sont pas trop développées.

De plus, ne jamais stationner debout longtemps. Si l'on y est contraint, s'efforcer d'exécuter des flexions de la jambe sur la cuisse. Cela peut se faire sans mouvements trop apparents. Dès qu'on le pourra, on s'assoira, et l'on exécutera quelques mouvements d'élévation des jambes.

La nuit, ne pas trop se couvrir les jambes. Le jour, porter des bas élastiques si les varices sont déclarées. En tout cas, ne comprimer les jambes, ni par des culottes, ni par des caleçons, ni par des jarretelles, ni par les chaussures.

Quant à la faiblesse générale et à la neurasthénie, elles trouvent, dans l'exercice, de précieux remèdes. L'exercice modéré, très progressif pour la première, le sport, les exercices de plein air, pour la seconde, sont indiqués.

Il est rare qu'une personne s'adonnant régulièrement aux exercices corporels soit en proie à la neurasthénie.

Nous terminons ici cette série d'articles — qui est loin d'avoir épuisé le sujet si vaste entrepris. Nous serons heureux si nos lecteurs sont convaincus de cette vérité :

L'exercice modéré, régulier, journalier est la meilleure garantie de santé et de longue vie et, souvent, le meilleur remède à nos petites infirmités.

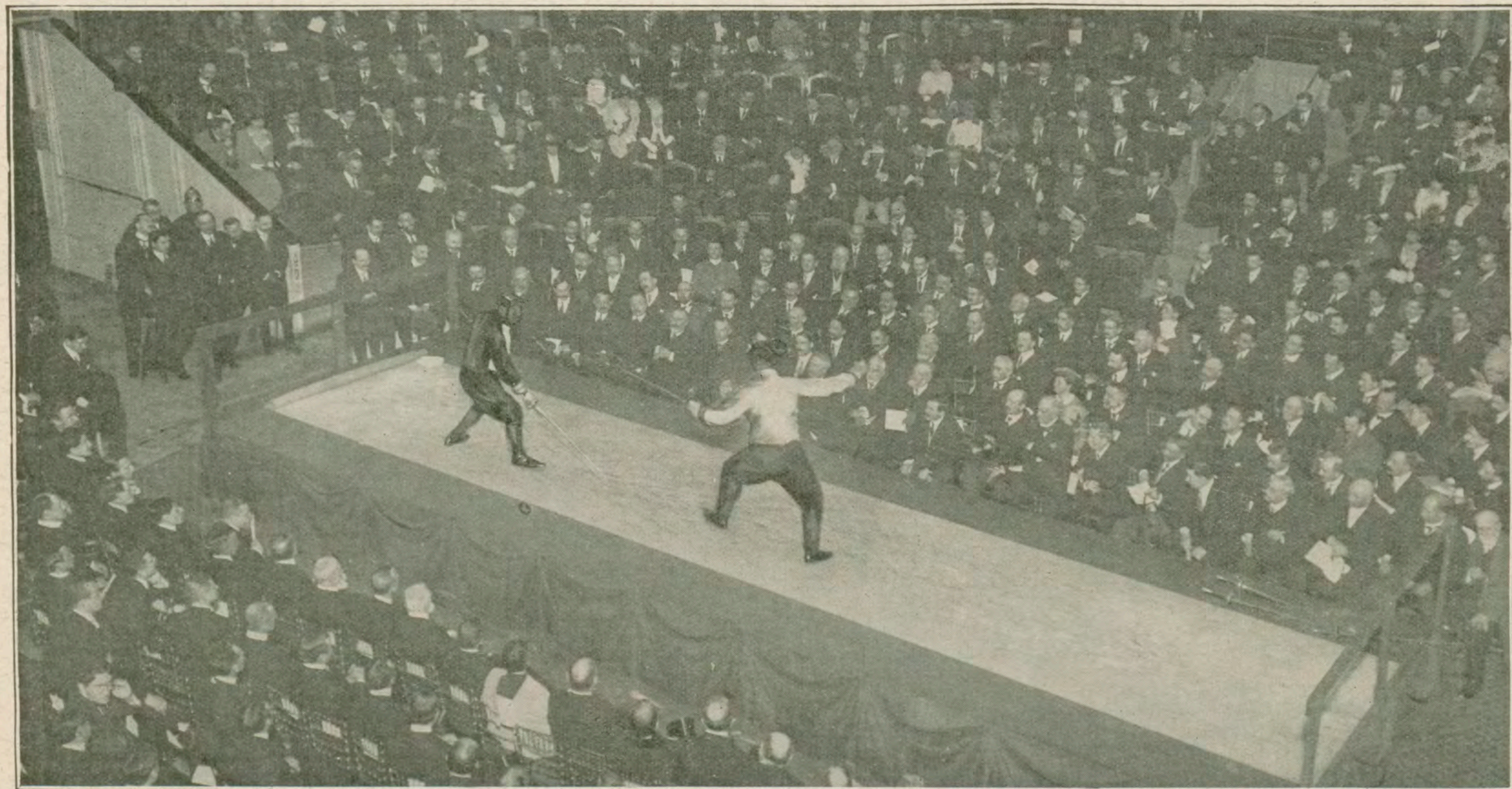
Mais il ne suffit pas d'être convaincus, de cette vérité il faut la mettre en pratique.

Nous serons heureux si notre modeste travail peut permettre aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* de s'exercer utilement, et avec plaisir.

Nous sommes à leur entière disposition pour leur expliquer les points de cet exposé que sa concision et le nombre forcément limité des photographies a pu rendre parfois un peu obscur et nous remercions les nombreuses personnes qui nous ont exprimé l'intérêt qu'elles prenaient à la lecture de ces lignes.

H. MIRVILLE.

L'ASSAUT FRANCO-ITALIEN EN L'HONNEUR DE PINI



LE CHEVALIER PINI FAISANT ASSAUT AVEC LE PROFESSEUR BENETON

Le comité d'escrime de la Ville de Paris avait organisé le 17 mai, au Nouveau Cirque, un gala franco-italien en l'honneur du Chevalier Pini. Une assistance très nombreuse et très élégante vint ovationner longuement le grand escrimeur livournais, qui fit une partie très fine contre le professeur Beneton. Les meilleurs tireurs français et italiens avaient tenu à apporter leur concours à ce gala. Le public ne leur ménagea pas ses applaudissements.